

ANAS S.p.A.

DIREZIONE CENTRALE PROGRAMMAZIONE PROGETTAZIONE

PA 12/09

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO - NORD EUROPA

ITINERARIO AGRIGENTO - CALTANISSETTA - A19

S.S. N° 640 "DI PORTO EMPEDOCLE"

AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001

Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19

PROGETTO ESECUTIVO

Contraente Generale:



OPERE D'ARTE MAGGIORI VIADOTTI

Viadotto San Filippo Neri

Relazione di calcolo Impalcato - Carreggiata SX

Codice Unico Progetto (CUP) : F91B09000070001

Codice Elaborato:

PA12_09 - E 1 4 8 V I 2 0 5 V I 0 5 F C L 0 0 2 B

Scala:
-

F						
E						
D						
C						
B	Ottobre 2011	Rif. Istruttoria prot. CDG-0141142-P del 19/10/11	T. FASOLO	F. NIGRELLI	M. LITI	P. PAGLINI
A	Aprile 2011	EMISSIONE	T. FASOLO	F. NIGRELLI	M. LITI	P. PAGLINI
REV.	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO	AUTORIZZATO
Responsabile del procedimento:			Ing. MAURIZIO ARAMINI			

Il Progettista:



Il Consulente Specialista:

3TI ITALIA S.p.A.
DIRETTORE TECNICO
Ing. Stefano Luca Possati
Ordine degli Ingegneri
Provincia di Roma n. 20809

Il Geologo:



Il Coordinatore per la sicurezza
in fase di progetto:



Il Direttore dei lavori:



CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 2 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

INDICE

RELAZIONE TECNICA	4
1 Generalità	4
2 Criteri di calcolo.....	5
2.1 Impalcato	5
2.1.1 Statica longitudinale	5
2.1.1.1 Larghezza collaborante della soletta	6
2.1.2 Statica trasversale	7
3 Riferimenti normativi	8
RELAZIONE SUI MATERIALI	9
1 Conglomerati cementizi	9
2 Acciaio ad aderenza migliorata	9
3 Acciaio da carpenteria	9
4 Controventi.....	10
5 Bulloni ad alta resistenza.....	10
6 Pioli con testa tipo “Nelson”	11
7 Saldature.....	11
CALCOLI STATICI IMPALCATO.....	12
1 Analisi dei Carichi.....	12
2 Analisi strutturale	18
2.1 Criteri generali e modelli di calcolo	18
2.2 Sollecitazioni di progetto	19
3 Combinazioni di carico	27
3.1 Combinazioni per gli S.L.U.	27
3.2 Combinazioni per gli S.L.E.....	30
3.3 Combinazioni per lo stato limite di fatica	31
4 Verifiche delle travi principali	32
4.1 Verifiche di resistenza agli SLU	32
4.1.1 Risultati sintetici delle verifiche agli SLU	35
4.2 Verifiche “a respiro” delle anime (SLE)	38
4.3 Verifiche di resistenza allo Stato Limite di Fatica	39
4.4 Verifica della connessione a pioli	45

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 3 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

4.5	Verifica delle saldature longitudinali	54
4.6	Traverso di pila.....	61
4.6.1	Verifica del montante verticale	66
4.6.2	Verifica del diagonale	67
4.6.3	Verifica del traverso	68
4.7	Verifica di stabilità delle piattabande delle travi principali	69
4.7.1	Caratteristiche geometriche del corrente inferiore compresso e dei telai trasversali	71
4.7.2	Verifica di stabilità: zona in prossimità dell'appoggio su pila 1	72
4.8	Verifica dei telai trasversali correnti.....	74
4.8.1	Verifica del montante verticale	75
4.8.2	Verifica del diagonale	76
4.8.3	Verifica del traverso	77
5	Verifica della soletta in calcestruzzo.....	78
5.1	Generalità	78
5.2	Verifiche di resistenza e fessurazione della soletta in esercizio.....	79
5.2.1	Tratto impalcato con larghezza L=12,75 o m L=13,50 m.....	79
5.2.1.1	Sintesi dei risultati delle verifiche nelle zone correnti dell'impalcato	84
5.2.1.2	Sintesi dei risultati delle verifiche nelle zone di testata dell'impalcato	96
	APPENDICE 1 SOLLECITAZIONI DI PROGETTO - CONDIZIONI ELEMENTARI.....	109
	APPENDICE 3 MODELLI DI CALCOLO.....	126

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 4 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

RELAZIONE TECNICA

1 Generalità

Il presente elaborato è relativo ai calcoli statici del Viadotto **San Filippo Neri**, inserito nell'ambito dei lavori di realizzazione della strada statale 640.

L'impalcato è **continuo** su **3 campate** con **luci 52,5 + 71,0 + 52,5** m per una lunghezza totale di **176 m**, ed è costituito da due travi a doppio T, collegate da traversi ad anima piena posizionati circa a metà altezza delle travi. Le caratteristiche geometriche della sezione corrente sono riportate in Figura 1.1.

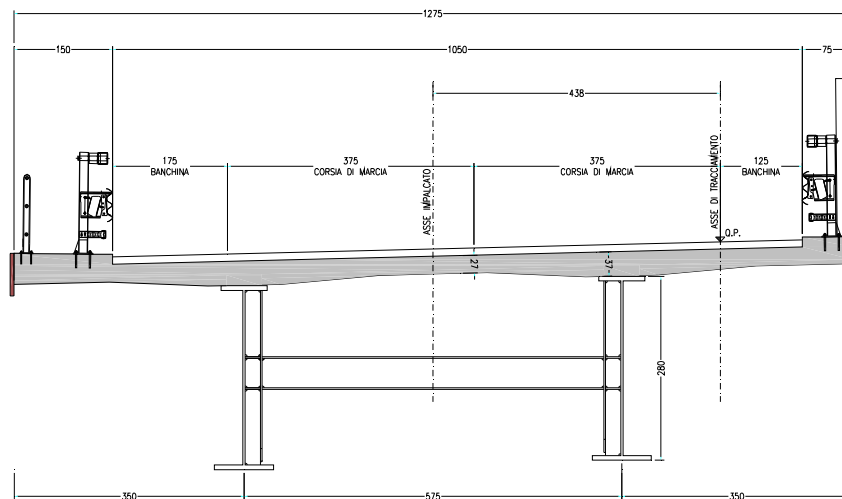


Figura 1.1 - Sezione trasversale impalcato

L'impalcato ha una larghezza complessiva di **12,75** m così suddivisa:

- due corsie di marcia da **3,75** m, due banchine rispettivamente da **1,75** m e **1,25** m che costituiscono la sede stradale;
- un cordolo da **0,75** m per l'alloggiamento della barriera di sicurezza e del parapetto;
- un marciapiedi di servizio di **1,50** m.

Le travi metalliche hanno altezza pari a **2,80** m e sono poste ad interasse di **5,75** m, con sbalzi laterali della soletta di lunghezza pari a **3,50** m.

I telai trasversali sono posizionati lungo l'asse dell'impalcato ad interasse variabile a seconda della luce delle campate pari a circa **4,50** m..

La soletta ha spessore variabile da **37** cm a **27** cm, e verrà gettata su cassero mobile.

La solidarizzazione della soletta alla trave metallica sarà garantita tramite connettori a piolo tipo Nelson.

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 5 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

2 Criteri di calcolo

2.1 Impalcato

2.1.1 Statica longitudinale

L'impalcato ha uno schema statico di trave continua a più campate ad asse rettilineo con luci pari agli interassi delle pile misurati sull'asse stradale.

L'analisi strutturale è condotta su una singola trave composta, sottoposta al peso proprio, ai sovraccarichi permanenti, alle distorsioni e all'aliquota dei carichi mobili che discende dalla ripartizione trasversale dei carichi.

La trave continua è discretizzata in conci di sezione costante, in modo da tener conto delle variazioni geometriche, della fessurazione della soletta e delle azioni concentrate.

Nell'analisi strutturale si tiene conto delle fasi transitorie e di esercizio e si opera con i seguenti modelli:

Modello 1: ottenuto considerando le proprietà inerziali ideali della sezione composta con soletta collaborante omogeneizzata all'acciaio mediante coefficiente $n = 6,12$. Il modello è utilizzato per la valutazione degli effetti indotti dalle azioni di breve durata;

Modello 2: ottenuto considerando le proprietà inerziali ideali della sezione mista con soletta collaborante omogeneizzata all'acciaio mediante coefficiente $n = 16,12$. Il modello è utilizzato per la valutazione degli effetti indotti dalle azioni del ritiro;

Modello 3: ottenuto considerando le proprietà inerziali ideali della sezione mista con soletta collaborante omogeneizzata all'acciaio mediante coefficiente $n = 16,87$. Il modello è utilizzato per la valutazione degli effetti indotti dalle azioni di lunga durata;

Modello 4: ottenuto considerando le proprietà inerziali delle sole travi metalliche ed utilizzato per la valutazione degli effetti indotti dal peso proprio dell'acciaio e della soletta.

Nei modelli 1, 2 e 3 si tiene conto della riduzione di rigidità della sezione composta in prossimità degli appoggi interni per la fessurazione della soletta, trascurando il contributo inerziale del calcestruzzo su un tratto di lunghezza pari al 15 % della somma delle luci delle due campate adiacenti e mettendo comunque in conto il contributo inerziale delle armature presenti entro la larghezza collaborante (Figura 2.1).

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 6 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

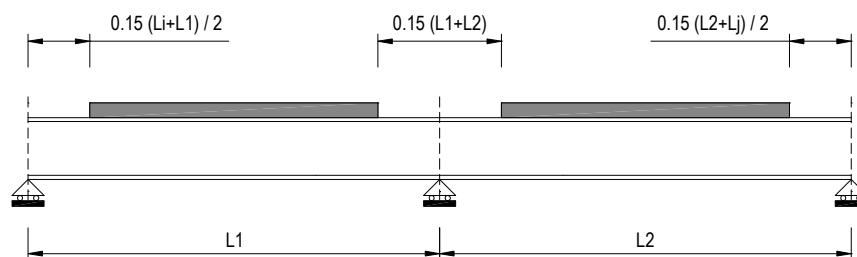


Figura 2.1 - Modellazione degli effetti dovuti alla fessurazione

Le verifiche di sicurezza sono state effettuate considerando le seguenti 5 sezioni tipo:

Sezione Tipo 1: proprietà inerziali ideali della sezione mista con calcestruzzo omogeneizzato all'acciaio con coefficiente di omogeneizzazione $n = 6,12$. La sezione è utilizzata per le sollecitazioni prodotte dalle azioni di breve durata;

Sezione Tipo 2: proprietà inerziali ideali della sezione mista con calcestruzzo omogeneizzato all'acciaio con coefficiente di omogeneizzazione $n = 16,12$. La sezione è utilizzata per le sollecitazioni prodotte dal ritiro;

Sezione Tipo 3: proprietà inerziali ideali della sezione mista con calcestruzzo omogeneizzato all'acciaio con coefficiente di omogeneizzazione $n = 16,87$. La sezione è utilizzata per le sollecitazioni prodotte dai sovraccarichi permanenti;

Sezione Tipo 4: proprietà inerziali della sezione costituita dalla membratura metallica e dalle barre di armatura con esclusione del calcestruzzo. La sezione è utilizzata nelle regioni a momento flettente negativo;

Sezione Tipo 5: proprietà inerziali della sola membratura metallica soggetta alle sollecitazioni dovute al peso proprio dell'acciaio e della soletta di calcestruzzo.

2.1.1.1 Larghezza collaborante della soletta

La valutazione della larghezza collaborante della soletta, sia in fase di modellazione che in fase di verifica, è effettuata con riferimento alle indicazioni del punto 4.3.2.3 del DM 2008.

La larghezza collaborante b_{eff} si ottiene come somma delle due aliquote b_{e1} e b_{e2} ai due lati dell'asse della trave e della larghezza b_0 impegnata direttamente dai connettori:

$$b_{eff} = b_{e1} + b_{e2} + b_0$$

dove b_0 è la distanza tra gli assi dei connettori e le aliquote b_{e1} e b_{e2} (b_{ei} ; $i=1,2$), che costituiscono il valore della larghezza collaborante da ciascun lato della sezione composta, si assumono pari a:

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 7 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

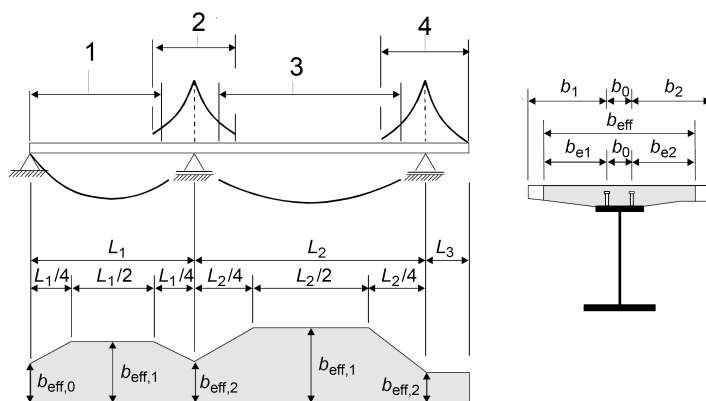
$$b_{ei} = \min \left[\frac{L_e}{8}; b_i - \frac{b_0}{2} \right].$$

Il valore di L_e nelle travi semplicemente appoggiate coincide con la luce della trave; nelle travi continue L_e è la distanza indicata in Figura 2.2.

Negli appoggi di estremità la determinazione della larghezza collaborante b_{eff} si ottiene con la formula:

$$b_{eff} = \beta_1 b_{e1} + \beta_2 b_{e2} + b_0$$

dove $\beta_i = \left(0,55 + 0,025 \frac{L_e}{b_{ei}} \right)$.



Legenda:

- 1 $L_e = 0,85 L_1$ for $b_{eff,1}$
- 2 $L_e = 0,25(L_1 + L_2)$ for $b_{eff,2}$
- 3 $L_e = 0,70 L_2$ for $b_{eff,1}$
- 4 $L_e = 2 L_3$ for $b_{eff,2}$

Figura 2.2 – Luci equivalenti (L_e) per il calcolo della larghezza efficace della soletta per travi continue

2.1.2 Statica trasversale

Il calcolo della soletta è stato effettuato mediante analisi agli elementi finiti.

Per le caratteristiche delle sollecitazioni e i particolari delle verifiche effettuate sulla soletta si rimanda al paragrafo dedicato.

Il dimensionamento dei traversi di campata è stato effettuato a mezzo di schemi semplificati che consentono la valutazione della rigidità necessaria a garantire la stabilità delle piattabande compresse delle travi principali, sia nelle fasi transitorie che in quelle di esercizio.

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 8 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

3 Riferimenti normativi

Le analisi delle azioni e le verifiche di sicurezza sono state condotte facendo riferimento alle seguenti normative:

- *D.M. 14/01/2008* “Norme Tecniche per le Costruzioni”.
- *Circ. Min. Infrastrutture e Trasporti 02/02/2009, n. 617* “Istruzioni per l’applicazione delle «Norme tecniche per le costruzioni» di cui al decreto ministeriale 14 gennaio 2008”.
- *EN 1993-1-5:2006 Parte 1-5*: Elementi strutturali a lastra.
- *EN 1993-2:2006 Parte 2*: Ponti di acciaio.
- *EN 1994-2:2005 Parte 2*: Regole generali e regole per i ponti.

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 9 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

RELAZIONE SUI MATERIALI

1 Conglomerati cementizi

I conglomerati cementizi da porre in opera saranno composti da:

- aggregato (UNI ENV 12620 e UNI EN 13055-1);
- acqua (UNI EN 1008: 2003);
- cemento (UNI EN 197);
- additivi (UNI EN 934-2) superfluidificanti e ritardanti, se occorrenti per garantire le prestazioni del calcestruzzo in base al tempo di trasporto;

ed avranno le seguenti caratteristiche:

- calcestruzzo per soletta: (classe C32/40 - XC4) $R_{ck} \geq 40$ MPa
- calcestruzzo per marciapiedi e cordoli: (classe C32/40 - XF4) $R_{ck} \geq 40$ MPa

2 Acciaio ad aderenza migliorata

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

Si utilizzeranno barre ad aderenza migliorata tipo **B 450 C** controllato in stabilimento conforme alle **UNI EN ISO 15360-1:2004** (accertamento proprietà meccaniche), aventi le seguenti caratteristiche:

- tensione caratteristica di snervamento $f_{sk} \geq f_{y,nom} = 450$ MPa
- tensione caratteristica di rottura $f_{tk} \geq f_{t,nom} 540$ MPa
- allungamento percentuale $A_{gt,k} \geq 7,5$ %
- modulo elastico $E_s = 210.000$ MPa

3 Acciaio da carpenteria

La carpenteria metallica sarà realizzata in acciaio

- tipo **S355J2W+N** (tipo "Corten") - UNI EN 10025-05 per spessori ≤ 40 mm;
- tipo **S355K2W+N** (tipo "Corten") - UNI EN 10025-05 per spessori > 40 mm e ≤ 80 mm;
- tipo **S355NLW+N** (tipo "Corten") - UNI EN 10025-05 per spessori > 80 mm e ≤ 80 mm;

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 10 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

Gli acciai dovranno essere conformi alle prescrizioni del D.M. 14.1.2008, dovendo presentare le seguenti caratteristiche:

- tensione di rottura a trazione $f_t \geq 510$ MPa
- tensione di snervamento $f_y \geq 355$ MPa
- allungamento (lamiere) $\epsilon_t \geq 21\%$
- modulo elastico $E_a = 210.000$ MPa

Tutte le giunzioni per l'assemblaggio dei conci delle travi portanti, sia quelle da eseguire in officina che quelle in cantiere, saranno di tipo saldato a completa penetrazione.

I traversi intermedi di pila e di spalla saranno collegati alle travi principali attraverso giunzioni bullonate. La carpenteria metallica sarà protetta mediante verniciatura.

4 Controventi

I controventi sono provvisori, per il montaggio della carpenteria metallica e per il getto della soletta, e verranno smontati ad opera ultimata.

Le aste del controvento orizzontale ed i relativi elementi di collegamento saranno realizzati in acciaio tipo **S355J0W+N** (tipo "Corten) - UNI EN 10025-05, conforme alle prescrizioni del D.M. 14.1.2008, ovvero con le seguenti caratteristiche:

- tensione di rottura a trazione $f_t \geq 510$ MPa
- tensione di snervamento $f_y \geq 355$ MPa
- allungamento (lamiere) $\epsilon_t \geq 21\%$

5 Bulloni ad alta resistenza

Le giunzioni bullonate saranno realizzate con bulloni ad alta resistenza aventi le seguenti caratteristiche, conformi alle specifiche contenute nel p.to 11.3.4.6.2 del D.M. 14.01.2008:

- vite classe 10.9
- tensione di rottura a trazione $f_{tb} \geq 1000$ MPa
- tensione di snervamento $f_{yb} \geq 900$ MPa
- tensione caratteristica $f_{k,N} \geq 700$ MPa
- dado classe 10

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N° 640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 11 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

- rosette C50

I bulloni dovranno essere montati con una rosetta sotto la testa della vite e una rosetta sotto il dado e dovranno essere contrassegnati con le indicazioni del produttore e la classe di resistenza. I bulloni disposti verticalmente avranno la testa della vite rivolta verso l'alto e il dado verso il basso.

6 Pioli con testa tipo “Nelson”

I pioli saranno in acciaio tipo S235J2+C450 secondo EN ISO 13918

- tensione di snervamento $f_{yk} \geq 355 \text{ MPa}$
- tensione di rottura a trazione $f_u \geq 450 \text{ MPa}$

7 Saldature

Le saldature dovranno essere realizzate secondo le indicazioni del D.M. 14.1.2008. Tutte le giunzioni per l'unione dei conci delle travi principali e dei traversi saranno eseguite con saldature testa a testa a completa penetrazione di 1^a classe.

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 12 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

CALCOLI STATICI IMPALCATO

1 Analisi dei Carichi

I calcoli sono condotti con riferimento ad uno schema statico di trave continua su **3** campate con luci di **52,5 + 71,0 + 52,5 m**.

-----+
| RELAZIONE TECNICA: Analisi dei Carichi |
+-----+

Peso proprio della struttura (g1)

- Carpenteria Metallica (g1,1)

Travi principali.....= 23,13 kN/m
Carpenteria secondaria.....= 3,00 kN/m

- Soletta (g1,2).....25 kN/mc x 4,0 mc = 100 kN/m

Carichi permanenti (g2)

Marciaipiedi.....25 kN/mc x (0,75 x 0,15 + 1,50 x 0,15 mc) = 8,44 kN/m
Pavimentazione stradale.....20 kN/mc x 10,50 m x 0,11 m = 23,10 kN/m
Velette.....2 x 1,55 kN/m = 3,10 kN/m
Parapetti.....1 x 0,50 kN/m = 0,50 kN/m
Reti parasassi.....1 x 1,00 kN/m = 1,00 kN/m
Sicurvia.....2 x 1,00 kN/m = 2,00 kN/m

Carichi permanenti totali.....= 38,13 kN/m

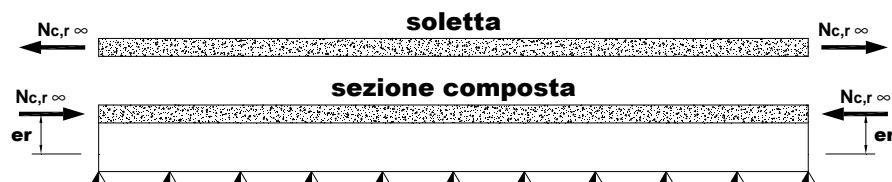
Ritiro del calcestruzzo (e2)

Il ritiro del calcestruzzo è stato schematizzato attraverso le seguenti azioni statiche equivalenti:

Forza assiale d'estremità.....Ncr = Ea x ec x Acollrit / nr = -10312 kN
Momento flettente d'estremità.....Mcr = Nc x z = 11210 kNm

avendo assunto:

contrazione finale da ritiro.....ec = 2,78E-04
coefficiente di omogeneizzazione a tinf.....nr = 16,12
modulo elastico dell'acciaio.....Ea = 206010 MPa
area della soletta collaborante.....Acollrit = 2,9015E+06 mmq
dist. fra baricentro soletta e baricentro sez. composta a tinf....z = 1,087 m



Variazioni termiche (e3)

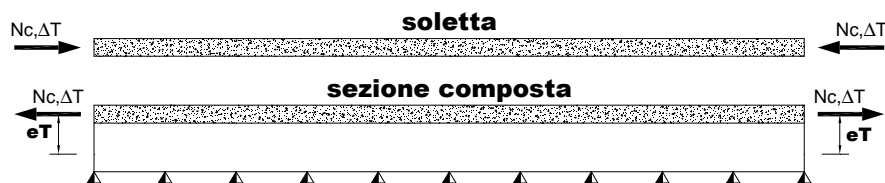
Gli effetti prodotti dalle variazioni termiche differenziali fra la soletta in calcestruzzo e le travi metalliche sono stati valutati con azioni statiche equivalenti concentrate alle estremità dell'impalcato.

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 13 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

Sono state prese in esame le seguenti variazioni termiche:

Variazione termica differenziale positiva 10 °C

Forza assiale d'estremità..... $N_{cdT+} = E_a \times a \times +10 \times A_{collidT} / n_0 = 9774$ kN
Momento flettente d'estremità..... $M_{cdT+} = N_{cdT+} \times z = -6363$ kNm



Variazione termica differenziale negativa -10 °C

Forza assiale d'estremità..... $N_{cdT-} = E_a \times a \times -10 \times A_{collidT} / n_0 = -9774$ kN
Momento flettente d'estremità..... $M_{cdT-} = N_{cdT-} \times z = 6363$ kNm



avendo assunto:

coefficiente di dilatazione termica..... $a = 1,00E-05$
coefficiente di omogeneizzazione a t_0 $n_0 = 6,12$
modulo elastico dell'acciaio..... $E_a = 206010$ MPa
area della soletta collaborante..... $A_{collidT} = 2,9015E+06$ mm²
dist. fra baricentro soletta e baricentro sez. composta a t_0 $z = 0,651$ m

Carichi mobili (q_l)

La definizione delle corsie convenzionali secondo il D.M. 14 gennaio 2008 è fatta in base al prospetto seguente (Figura 1.1, Tabella 1.1):

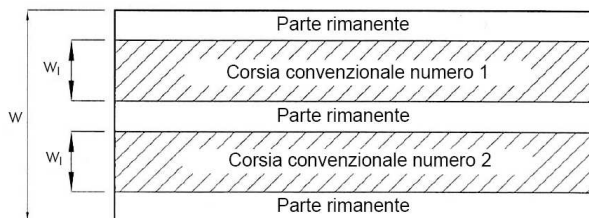


Figura 1.1 - Esempio di numerazione delle corsie

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 14 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

Larghezza di carreggiata "w"	Numero di corsie convenzionali	Larghezza di una corsia convenzionale [m]	Larghezza della zona rimanente [m]
$w < 5,40$ m	$n_l = 1$	3,00	$(w-3,00)$
$5,4 \leq w < 6,0$ m	$n_l = 2$	w/2	0
$6,0 \text{ m} \leq w$	$n_l = \text{Int}(w/3)$	3,00	$w - (3,00 \times n_l)$

Tabella 1.1- Numero e larghezza delle corsie

La disposizione e la numerazione delle corsie sono tali da indurre le più sfavorevoli condizioni di progetto. La corsia che produce l'effetto più sfavorevole è numerata come corsia numero 1; la corsia che dà il successivo effetto più sfavorevole è numerata come corsia numero 2, ecc.

Per ciascuna singola verifica e per ciascuna corsia convenzionale, si applica lo **schema di carico 1**, costituito da carichi concentrati su due assi in tandem (Q_{ik}), applicati su impronte di pneumatico di forma quadrata e lato 0,40 m, e da carichi uniformemente distribuiti (q_{ik}), come mostrato in Figura 1.2. Tale schema è da assumere a riferimento sia per le verifiche globali sia per le verifiche locali, considerando un solo carico tandem per corsia disposto in asse alla corsia stessa. Il carico tandem, se presente, va considerato per intero.

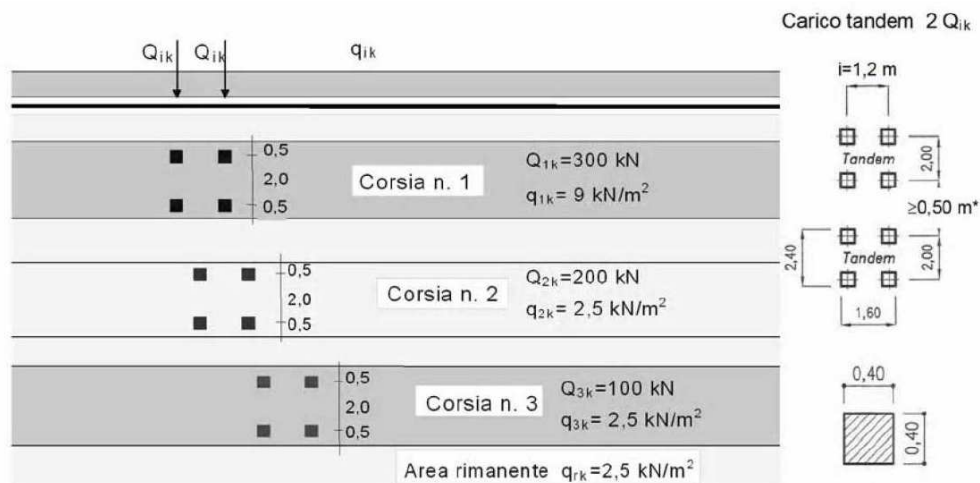


Figura 1.2 – Schema di carico 1 (dimensioni in [m])

Il numero delle colonne di carichi mobili da considerare nel calcolo dei ponti di 1^a Categoria è quello massimo compatibile con la larghezza della carreggiata, comprese le eventuali banchine di rispetto e per sosta di emergenza, tenuto conto che la larghezza di ingombro convenzionale è stabilita per ciascuna colonna in 3,00 m.

La disposizione dei carichi ed il numero delle colonne sulla carreggiata sono tali da determinare le condizioni più sfavorevoli di sollecitazione per la struttura, membratura o sezione considerata.

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 15 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

Per i ponti di 1^a categoria si considerano, compatibilmente con le larghezze di carreggiata definite, le seguenti intensità dei carichi:

Posizione	Carico asse Q_{ik} [kN]	q_{ik} [kN/m ²]
Corsia Numero 1	300	9,00
Corsia Numero 2	200	2,50
Corsia Numero 3	100	2,50
Altre corsie	0,00	2,50

Tabella 1.2 – Intensità dei carichi Q_{ik} e q_{ik} per le diverse corsie

Inoltre, è considerato agente sul marciapiede si servizio il carico dovuto alla folla ossia 2,5 kN/m² per una larghezza di 0,75 m, nel caso in cui determini effetti sfavorevoli per la trave maggiormente sollecitata.

Per l'impalcato in esame si adotta, al fine di produrre le massime sollecitazioni sulla singola trave la condizione di carico di cui alla Figura 1.3.

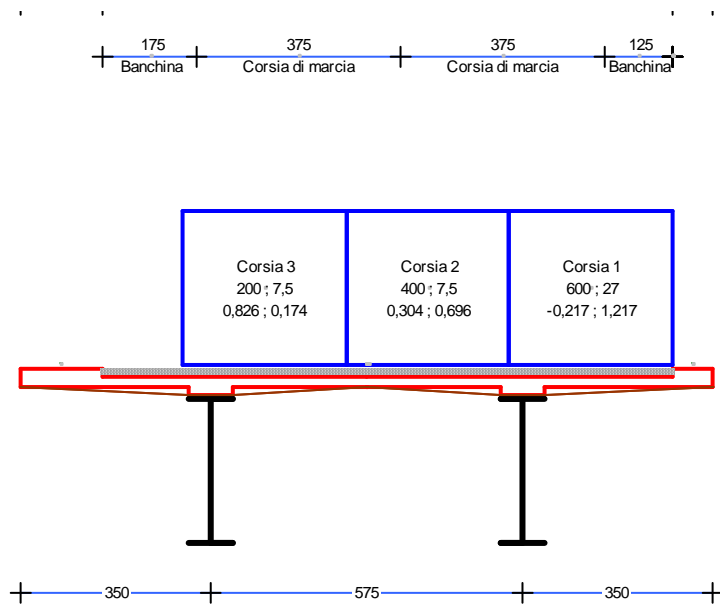


Figura 1.3 – Disposizione trasversale dei carichi mobili per il dimensionamento delle travi principali (SLU)

Il carico sulla trave destra risulta:

- carico d'asse (Q) = **521,74** kN/asse
- carico uniforme (q) = **39,39** kN/m

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 16 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

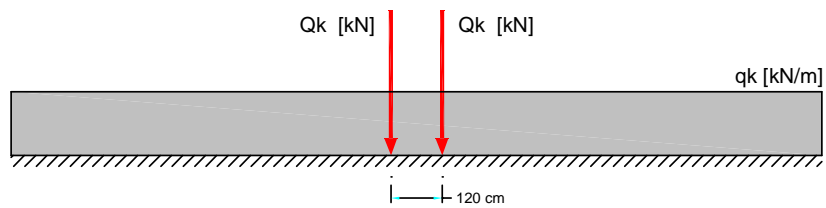


Figura 1.4 – Carico mobile agente sulla trave maggiormente sollecitata

Effetto dinamico dei carichi mobili (q₂)

I carichi mobili definiti nel D.M. 14 gennaio 2008 includono gli effetti dinamici.

Azione del vento (q₅)

L'azione del vento è definita attraverso due sistemi di forze che si considerano agenti contemporaneamente sull'impalcato:

- pressione orizzontale statica agente ortogonalmente all'asse longitudinale dell'impalcato sulla proiezione nel piano verticale delle superfici direttamente investite. Le superfici dei carichi transitanti sul ponte esposte al vento sono assimilate ad una parete rettangolare continua alta 3,0 m dal piano stradale;

Tale azione dà luogo a sollecitazioni torcenti che provocano una flessione differenziale delle due travi portanti.

Con riferimento allo schema riportato in Figura 1.5, risulta:

per le travi principali¹ q₅ = (R × b_{v1})/i = **0,12** kN/m.

per gli appoggi² q₅ = (R × b_{v2})/i = **7,62** kN/m.

¹ Il braccio della risultante b_{v1}, per le travi principali, è preso rispetto al centro di taglio della sezione.

² Il braccio della risultante b_{v2}, per gli appoggi, è preso rispetto alla base della trave principale.

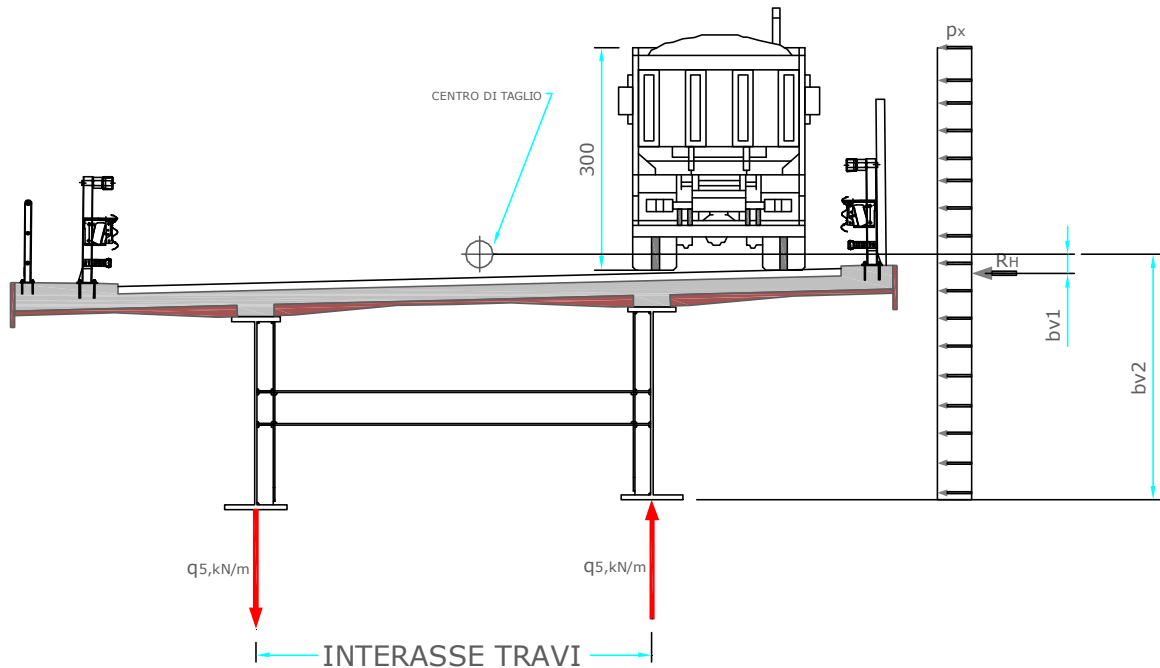


Figura 1.5 – Schema delle azioni indotte dal vento

RIEPILOGO DEI CARICHI AGENTI SULLA TRAVE MAGGIORMENTE SOLLECITATA	
CARPENTERIA METALLICA [g1,1]	
peso della trave continua	= da geometria conci
peso degli elementi secondari	= 1,50 kN/m
PESO DELLA SOLETTA IN C.A. [g1,2]	= 50,00 kN/m
CARICHI PERMANENTI [g2]	= 18,67 kN/m
RITIRO DEL CALCESTRUZZO [e2]	
Forza assiale N	= -5156 kN
Momento flettente M	= 5605 kNm
VARIAZIONE TERMICA NEGATIVA [e3]	
Forza assiale N	= -4887 kN
Momento flettente M	= 3181,5 kNm
VARIAZIONE TERMICA POSITIVA [e3]	
Forza assiale N	= 4887 kN
Momento flettente M	= -3181,5 kNm
AZIONE DEL VENTO [q5]	= 0,12 kN/m
CARICHI MOBILI (configurazione per SLU)	
carico dovuto al sistema tandem [Q]	= 1043,48 kN
carico uniforme [q]	= 39,39 kN/m

Tabella 1.3 – Riepilogo dei carichi di progetto (carichi mobili nella configurazione per lo SLU)

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 18 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

2 Analisi strutturale

2.1 Criteri generali e modelli di calcolo

Il calcolo delle sollecitazioni è stato effettuato con riferimento alla trave maggiormente sollecitata soggetta ai carichi individuati al paragrafo precedente, su un modello agli elementi finiti di tipo “beam” ottenuto discretizzando la struttura in conci di caratteristiche geometriche ed inerziali costanti. Le analisi, di tipo elastico lineare, sono eseguite per le fasi costruttive (montaggio della carpenteria metallica e getto della soletta) e per le situazioni di esercizio della struttura (a breve termine e a lungo termine) esaminando le seguenti condizioni di carico:

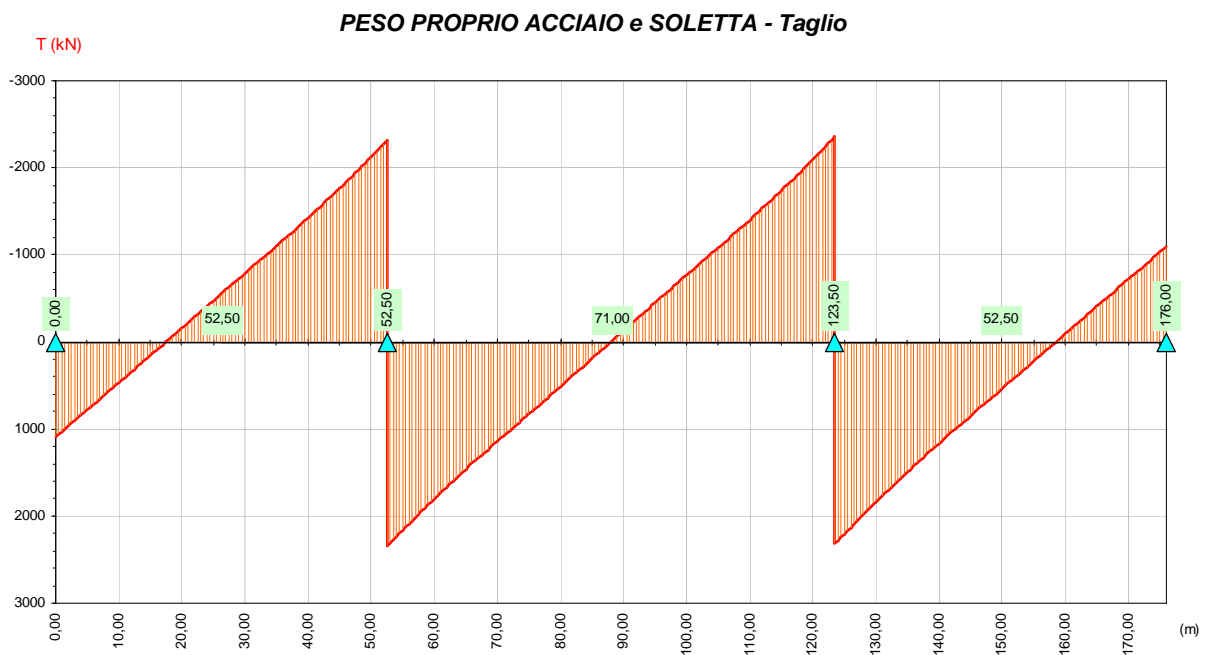
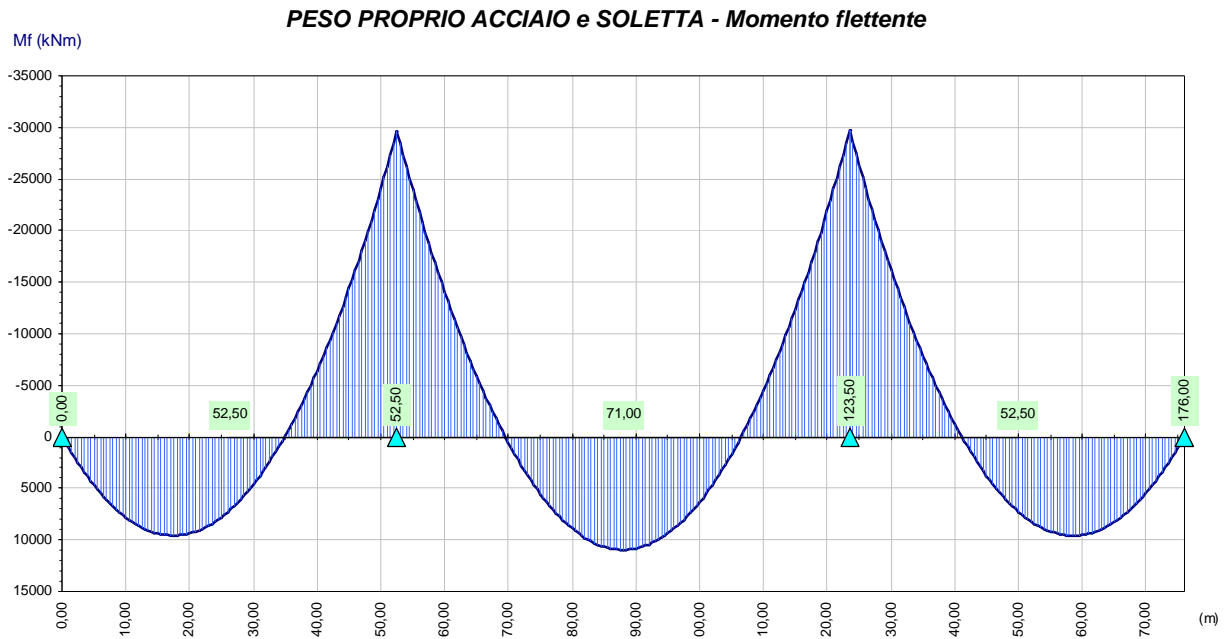
- Peso proprio della carpenteria metallica e della soletta
- Carichi permanenti
- Ritiro
- Variazione termica differenziale (positiva e negativa)
- Carichi mobili
- Vento

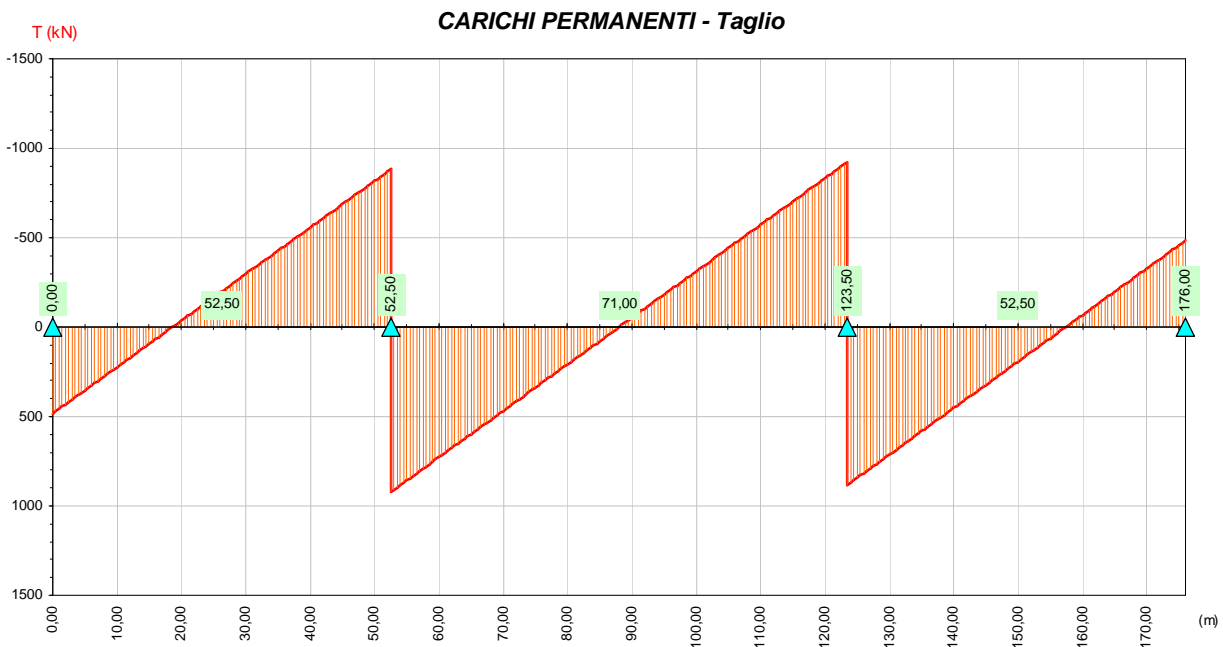
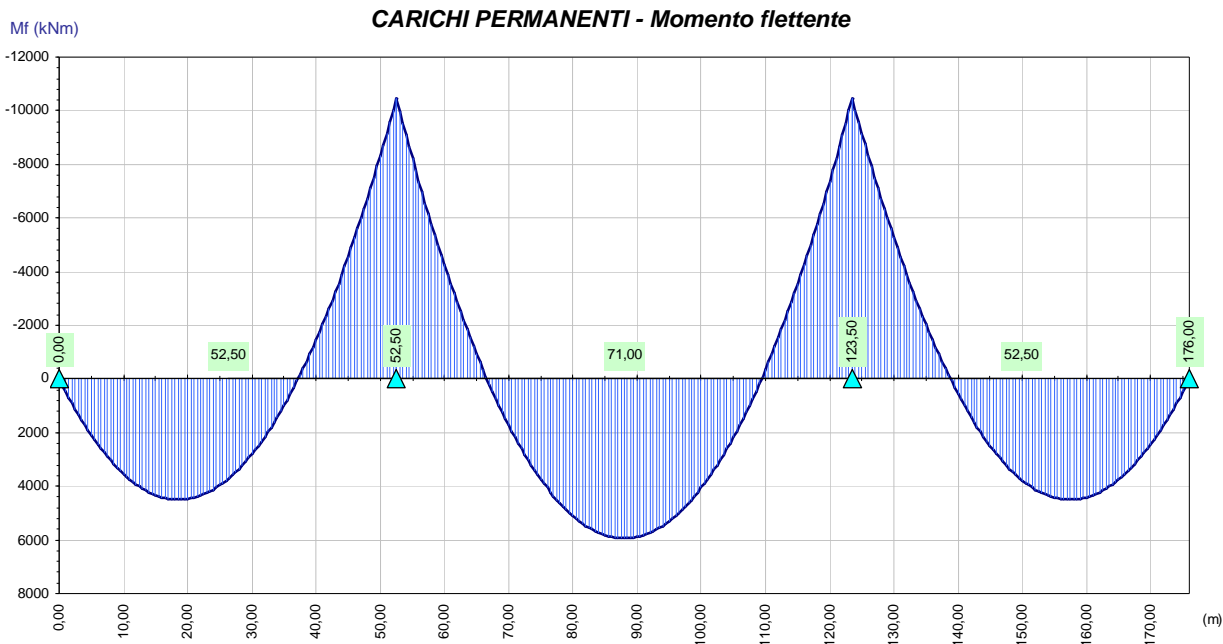
Ai fini delle verifiche di resistenza, per quanto riguarda la prima condizione di carico, la soletta è stata considerata realizzata in un unico getto. Con tale ipotesi si sovrastimano le tensioni sulle travi metalliche e quindi si perviene ad una verifica conservativa della sicurezza.

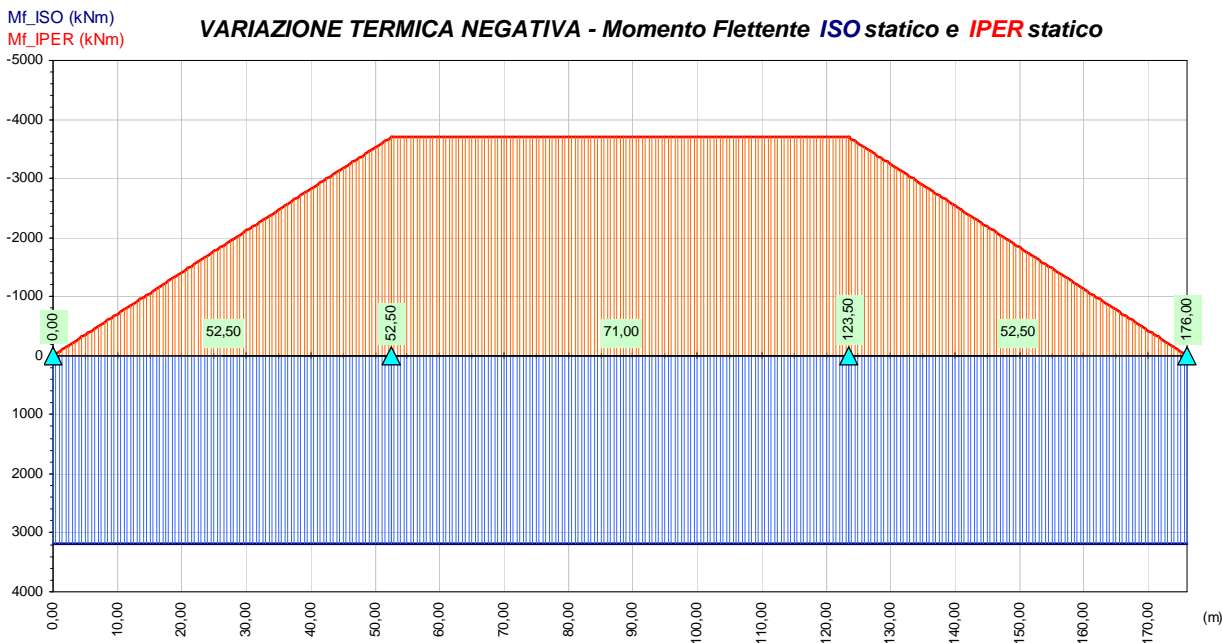
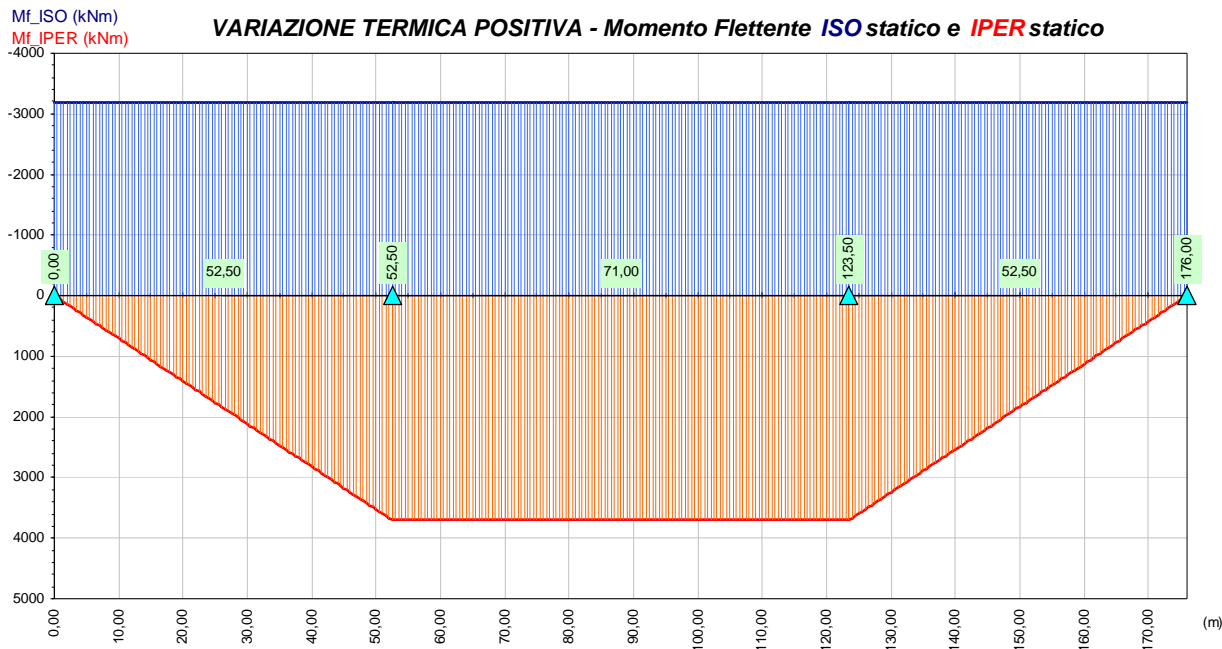
La larghezza collaborante della soletta per la definizione delle caratteristiche inerziali della sezione, sia per l’analisi strutturale che per la verifica, è stata valutata secondo le indicazioni della norma D.M. 14 gennaio 2008 – 4.3.2.3 come riportato al paragrafo 2.1.1.1.

2.2 Sollecitazioni di progetto

Nei grafici, delle pagine successive sono mostrati i diagrammi delle sollecitazioni per le varie condizioni elementari di carico.

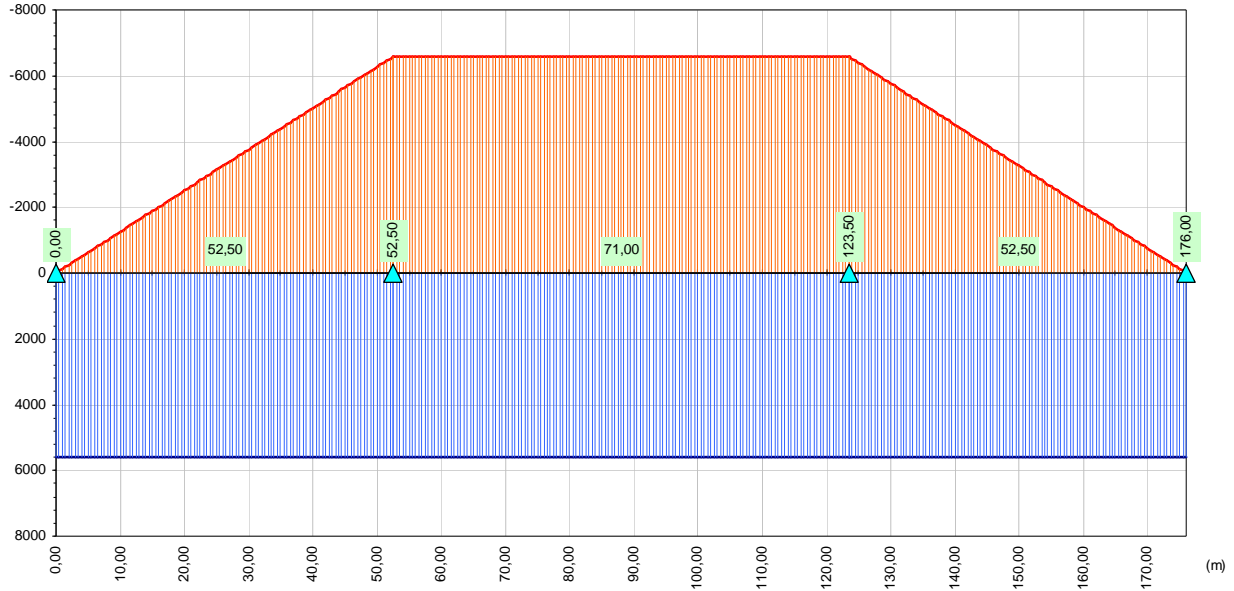




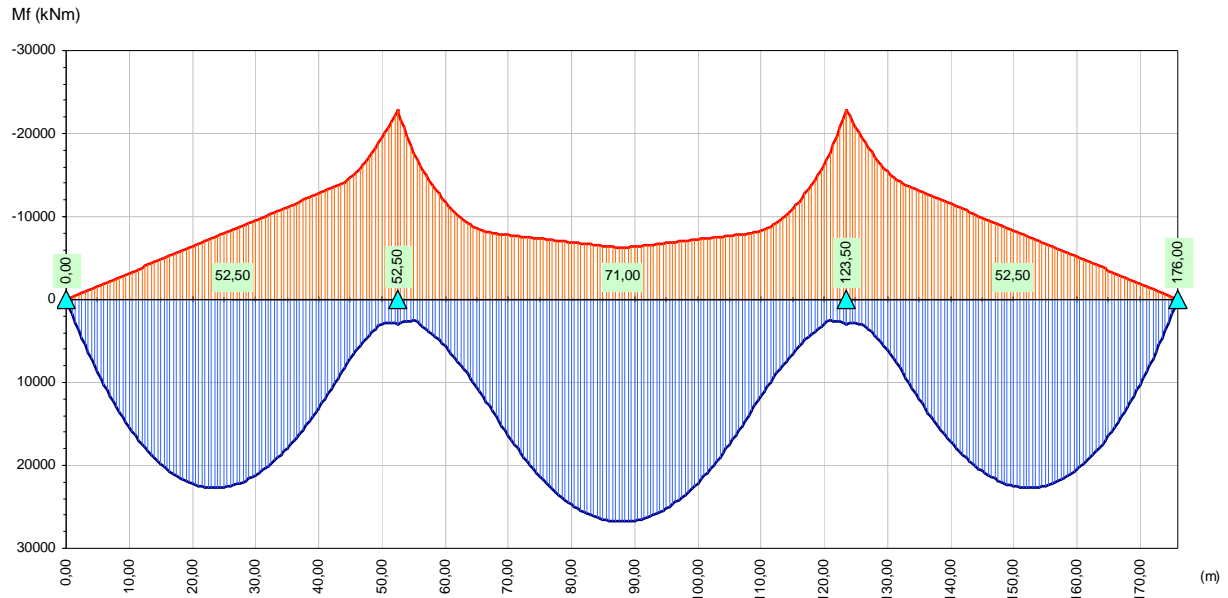


Mf_ISO (kNm)
Mf_IPER (kNm)

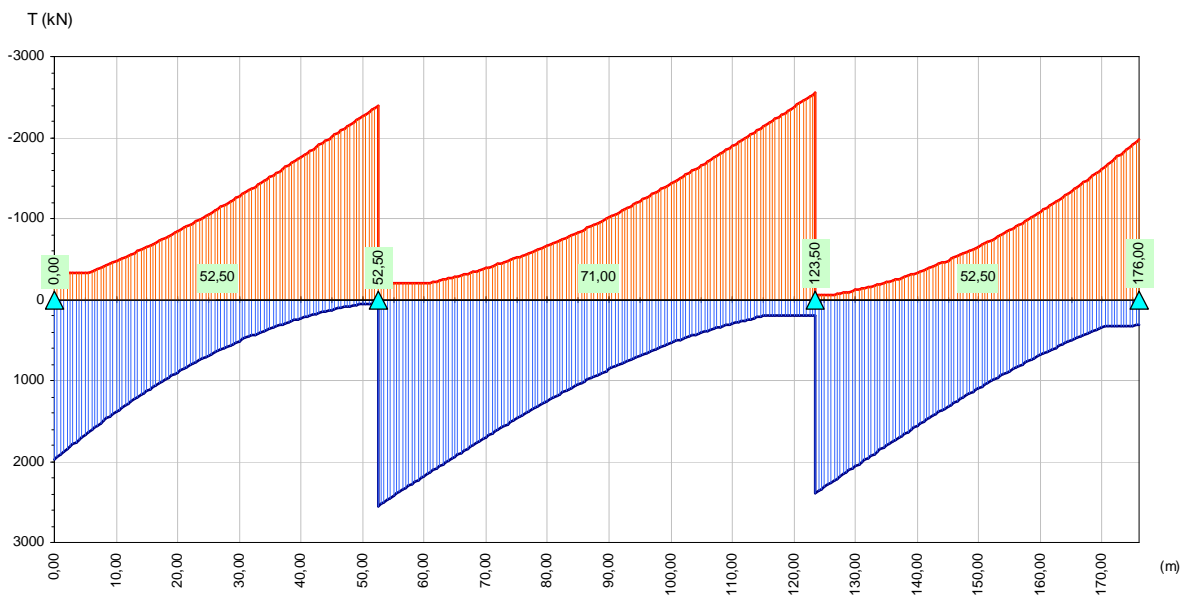
RITIRO - Momento Flettente ISO statico e IPER statico



CARICHI MOBILI - M_{max} e M_{min}



CARICHI MOBILI - T_{max} e T_{min}



[Le sollecitazioni relative all'azione del vento, per le travi principali, risultano inferiori alle altre azioni sollecitanti di due ordini di grandezza e pertanto non vengono rappresentate in grafico].

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 24 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

Le sollecitazioni indotte dai carichi mobili usate per le verifiche degli SLE e derivanti dalla distribuzione delle colonne di carico di cui alla figura sono mostrate nei grafici delle pagine seguenti.

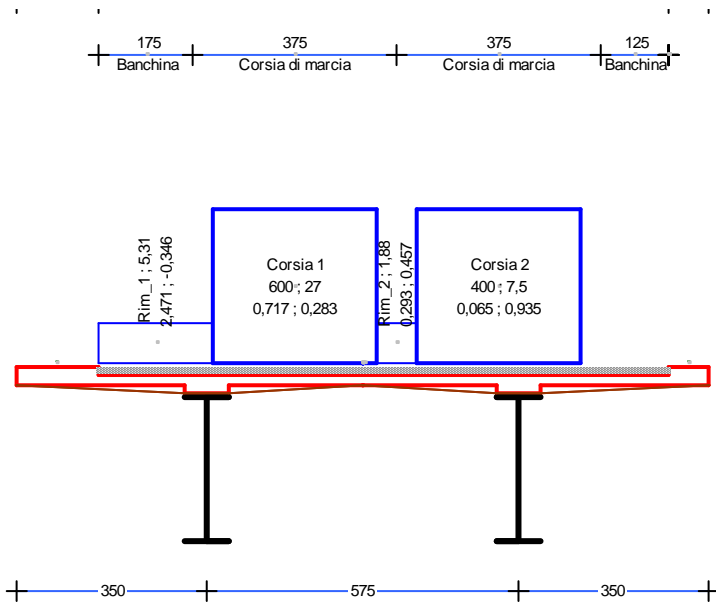
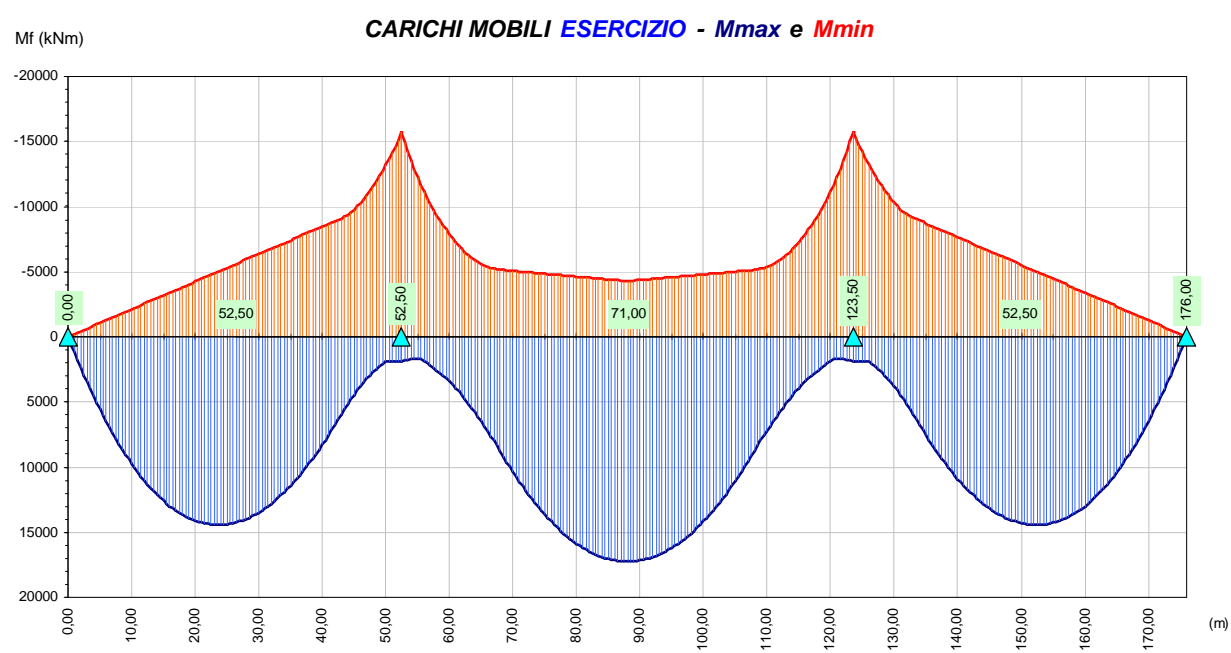
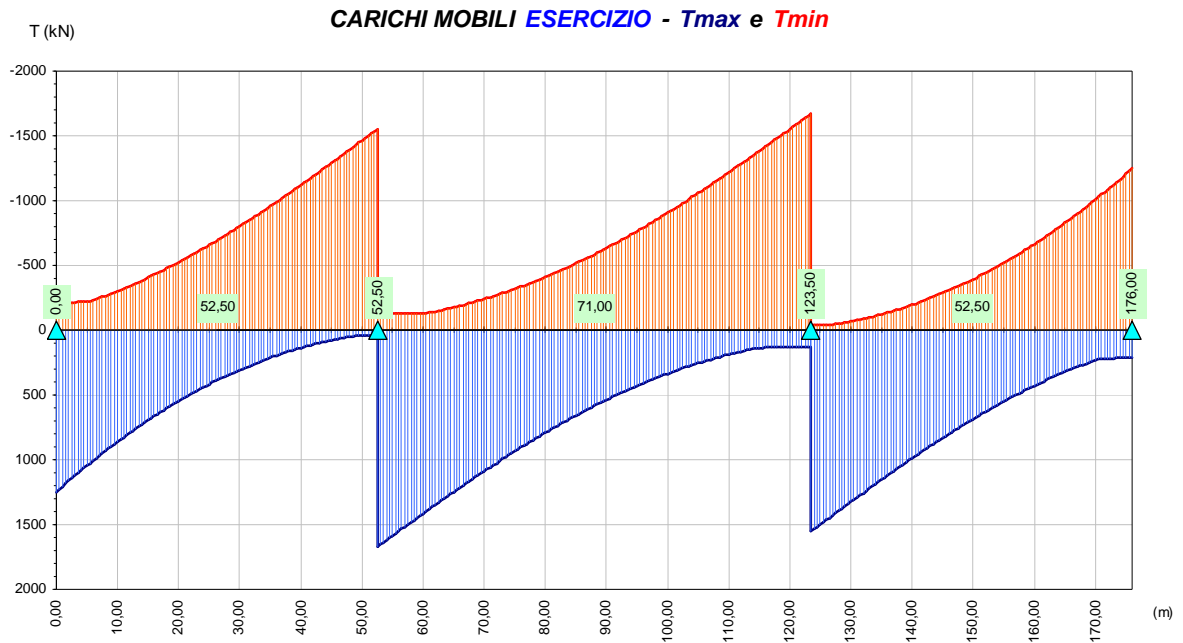
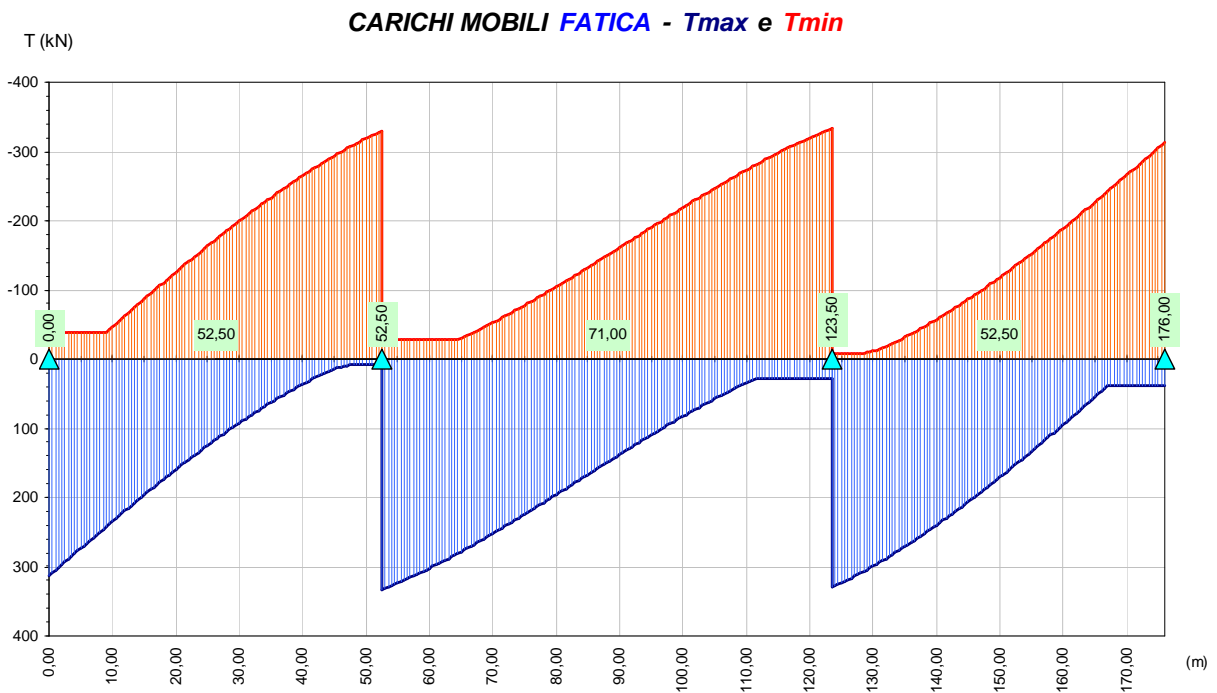
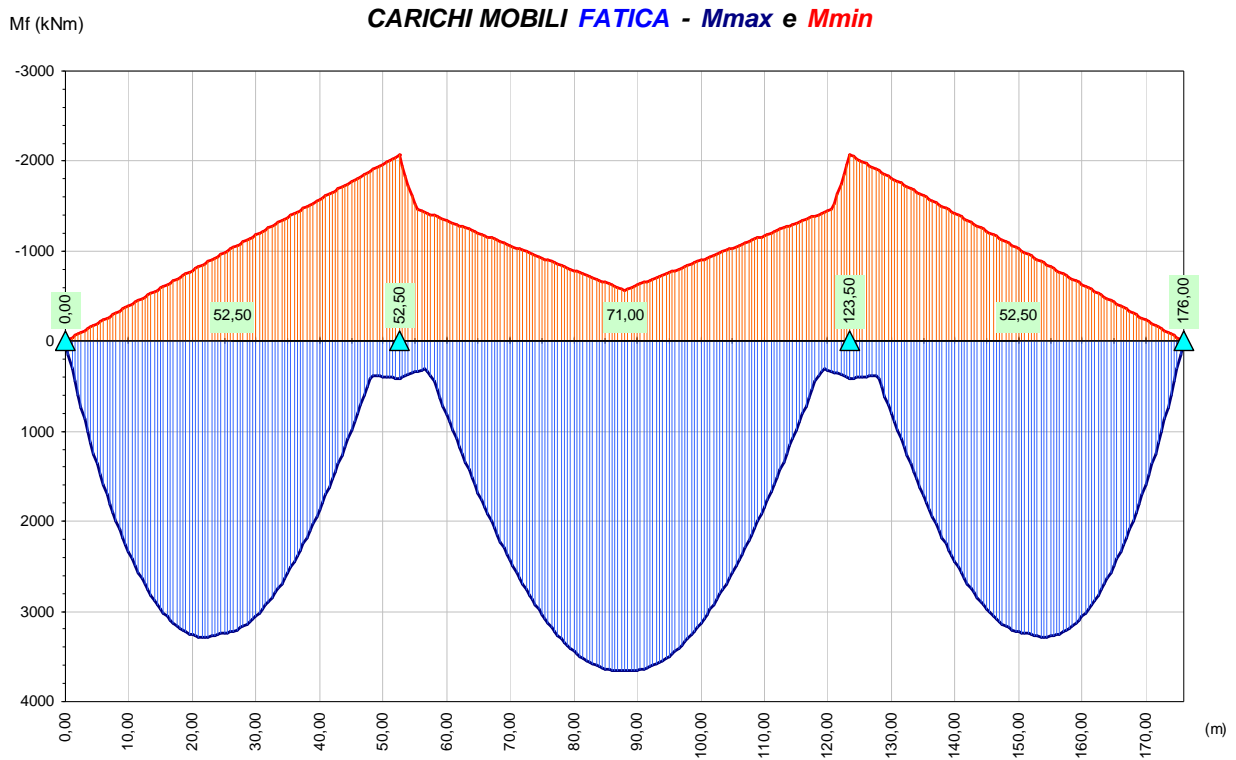


Figura 2.1 – Disposizione trasversale dei carichi mobili per il dimensionamento delle travi principali (SLU)





Le sollecitazioni indotte dai carichi mobili per le verifiche dello STATO LIMITE DI FATICA e sono mostrate nei grafici delle pagine seguenti. I diagrammi sono relativi ai treni di carico del modello **LM3**.



CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 27 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

3 Combinazioni di carico

3.1 Combinazioni per gli S.L.U.

Le combinazioni di azioni per le verifiche agli stati limite ultimi, definite al punto 2.5.3 del D.M. 14 gennaio 2008, sono espresse complessivamente dalle seguenti relazioni:

$$\sum_{j>1} \gamma_{G,j} \cdot G_{k,j} + \gamma_P \cdot P + \gamma_{Q,1} \cdot Q_{k,1} + \sum_{i>1} \gamma_{Q,i} \cdot \psi_{0,i} \cdot Q_{k,i} \quad \text{comb. fondamentale}$$

$$E + \sum_{j>1} G_{k,j} + P + \sum_{i>1} \psi_{2,i} \cdot Q_{k,i} \quad \text{comb. sismica}$$

dove:

- G_k è il valore caratteristico delle azioni permanenti;
- E è l'azione del sisma per lo stato limite considerato;
- P è il valore caratteristico delle azioni di precompressione;
- Q_k è il valore caratteristico delle azioni variabili;
- γ_G , γ_P e γ_Q sono i coefficienti parziali delle azioni per gli SLU;
- ψ_0, ψ_2 sono i coefficienti di combinazione delle azioni variabili.

I valori dei coefficienti ψ_0 , γ_G , γ_P e γ_Q sono riportati in Tabella 3.1 e Tabella 3.3.

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N° 640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 28 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

		Coefficiente	EQU ⁽¹⁾	A1 STR	A2 GEO
Carichi permanenti	favorevoli	γ_{G1}	0,90	1,00	1,00
	sfavorevoli		1,10	1,35	1,00
Carichi permanenti non strutturali ⁽²⁾	favorevoli	γ_{G2}	0,00	0,00	0,00
	sfavorevoli		1,50	1,50	1,30
Carichi variabili da traffico	favorevoli	γ_Q	0,00	0,00	0,00
	sfavorevoli		1,35	1,35	1,15
Carichi variabili	favorevoli	γ_{Qi}	0,00	0,00	0,00
	sfavorevoli		1,50	1,50	1,30
Distorsioni e presollecitazioni di progetto	favorevoli	γ_{e1}	0,90	1,00	1,00
	sfavorevoli		1,00 ⁽³⁾	1,00 ⁽⁴⁾	1,00
Ritiro e viscosità, Variazioni termiche, Cedimenti vincolari	favorevoli	$\gamma_{e2}, \gamma_{e3}, \gamma_{e4}$	0,00	0,00	0,00
	sfavorevoli		1,20	1,20	1,00
⁽¹⁾ Equilibrio che non coinvolga i parametri di deformabilità e resistenza del terreno; altrimenti si applicano i valori di GEO. ⁽²⁾ Nel caso in cui i carichi permanenti non strutturali (ad es. carichi permanenti portati) siano compiutamente definiti si potranno adottare gli stessi coefficienti validi per le azioni permanenti. ⁽³⁾ 1,30 per instabilità in strutture con precompressione esterna ⁽⁴⁾ 1,20 per effetti locali					

Tabella 3.1. – Coefficienti parziali di sicurezza per le combinazioni di carico agli SLU

Per quanto riguarda i carichi mobili, la simultaneità dei sistemi di carico definiti nel DM 14 gennaio 2008 (modelli di carico 1, 2, 3, 4, 6 - forze orizzontali - carichi agenti su ponti pedonali), deve essere tenuta in conto considerando i “gruppi di carico” definiti nella tabella seguente. Ognuno dei “gruppi di carico”, indipendente dagli altri, deve essere considerato come azione caratteristica per la combinazione con gli altri carichi agenti sul ponte.

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 29 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

Carichi sulla carreggiata						Carichi su marciapiedi e piste ciclabili
Carichi verticali			Carichi orizzontali			Carichi verticali
Gruppo di azioni	Modello principale (Schemi di carico 1, 2, 3, 4, 6)	Veicoli speciali	Folla (Schema di carico 5)	Frenatura q_3	Forza centrifuga q_4	Carico uniformemente distribuito
1	Valore caratteristico					Schema di carico 5 con valore di combinazione $2,5 \text{ kN/m}^2$
2 a	Valore frequente			Valore caratteristico		
2 b	Valore frequente				Valore caratteristico	
3 (*)						Schema di carico 5 con valore caratteristico $5,0 \text{ kN/m}^2$
4 (**)			Schema di carico 5 con valore caratteristico $5,0 \text{ kN/m}^2$			Schema di carico 5 con valore caratteristico $5,0 \text{ kN/m}^2$
5 (***)	Da definirsi per il singolo progetto	Valore caratteristico o nominale				

(*) Ponti di 3ª categoria
(**) Da considerare solo se richiesto dal particolare progetto (ad es. ponti in zona urbana)
(***) Da considerare solo se si considerano veicoli speciali

Tabella 3.2 - Gruppi di carico da traffico per le combinazioni di carico

Azioni	Gruppo di azioni (Tabella 5.1.IV)	Coefficiente ψ_0 di combinazione	Coefficiente ψ_1 (valori frequenti)	Coefficiente ψ_2 (valori quasi permanenti)
Azioni da traffico (Tabella 5.1.IV)	Schema 1 (Carichi tandem)	0,75	0,75	0,0
	Schemi 1, 5 e 6 (Carichi distribuiti)	0,40	0,40	0,0
	Schemi 3 e 4 (carichi concentrati)	0,40	0,40	0,0
	Schema 2	0,0	0,75	0,0
	2	0,0	0,0	0,0
	3	0,0	0,0	0,0
	4 (folla)	----	0,75	0,0
	5	0,0	0,0	0,0
Vento q_5	Vento a ponte scarico			
	SLU e SLE	0,6	0,2	0,0
	Esecuzione	0,8	----	0,0
	Vento a ponte carico	0,6		
Neve q_5	SLU e SLE	0,0	0,0	0,0
	esecuzione	0,8	0,6	0,5
Temperatura	T_k	0,6	0,6	0,5

Tabella 3.3. - Coefficienti ψ_0 , ψ_1 , ψ_2 per le azioni variabili per ponti stradali e pedonali

Le combinazioni di carico adottate per le verifiche di resistenza agli SLU sono le seguenti:

$$\text{➤ } F_d = 1,35 \cdot G_k + 1,20 \cdot \epsilon_2 + 1,35 \cdot Q_k + 1,5 \cdot 0,6 \cdot Q_5 + 1,2 \cdot 0,6 \cdot \epsilon_3$$

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 30 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

essendo:

- G_k pesi propri e carichi permanenti ($g_1 + g_2$);
- Q_k carichi mobili;
- Q_5 azione compatibile del vento F_w^* ;
- ε_2 ritiro del calcestruzzo;
- ε_3 (-10 °C) variazione termica differenziale negativa;

➤ $F_d = 1,35 \cdot G_k + 1,20 \cdot \varepsilon_2 + 1,35 \cdot Q_k + 1,5 \cdot 0,6 \cdot Q_5 + 1,2 \cdot 0,6 \cdot \varepsilon_3$

- ε_3 (+10 °C) variazione termica differenziale positiva;

3.2 Combinazioni per gli S.L.E.

Per le travi principali dell'impalcato è stato considerato un solo stato limite d'esercizio, ovvero quello di "respiro delle anime". Le verifiche associate a tale stato limite sono state eseguite in riferimento alle combinazioni di carico **frequente** espresse complessivamente dalla seguente relazione:

$$\sum_{j>1} G_{k,j} + P + \psi_{1,1} \cdot Q_{k,1} + \sum_{i>1} \psi_{2,i} \cdot Q_{k,i}$$

dove:

- G_k è il valore caratteristico delle azioni permanenti;
- P è il valore caratteristico delle azioni di precompressione;
- Q_k è il valore caratteristico delle azioni variabili;
- ψ_1, ψ_2 sono i coefficienti di combinazione delle azioni variabili riportati in Tabella 3.3.

Con riferimento alle condizioni di carico descritte al paragrafo 2.1 della presente sezione, risultano definite le seguenti combinazioni:

➤ $F_d = G_k + \varepsilon_2 + 0,75 \cdot Q_k + 0,5 \cdot \varepsilon_3$.

essendo:

- G_k pesi propri e carichi permanenti ($g_1 + g_2$);

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 31 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

- Q_k carichi mobili ($q_1 + q_2$);
- ε_2 ritiro del calcestruzzo;
- ε_{3-} ($-10\text{ }^\circ\text{C}$) variazione termica differenziale negativa;

➤ $F_d = G_k + \varepsilon_2 + 0,75 \cdot Q_k + 0,5 \cdot \varepsilon_{3+}$

- ε_{3+} ($+10\text{ }^\circ\text{C}$) variazione termica differenziale positiva.

3.3 Combinazioni per lo stato limite di fatica

Le verifiche associate a tale stato limite sono state eseguite in funzione delle combinazioni di carico espresse complessivamente dalla seguente relazione:

$$\sum_{j>1} G_{k,j} + P + Q_{k,1} + \sum_{i>1} \psi_{1,i} \cdot Q_{k,i}$$

dove:

- G_k è il valore caratteristico delle azioni permanenti;
- P è il valore caratteristico delle azioni di precompressione;
- Q_k è il valore caratteristico delle azioni variabili;
- ψ_1 è il coefficiente di combinazione delle azioni variabili riportato in Tabella 3.3.

Con riferimento alle condizioni di carico descritte al paragrafo 2.1 della presente sezione, risultano definite le seguenti combinazioni:

➤ $F_d = G_k + \varepsilon_2 + Q_k + 0,6 \cdot \varepsilon_{3-}$

essendo

- G_k pesi propri e carichi permanenti ($g_1 + g_2$);
- Q_k carichi mobili di fatica;
- ε_2 ritiro del calcestruzzo;
- ε_{3-} ($-10\text{ }^\circ\text{C}$) variazione termica differenziale negativa;

➤ $F_d = G_k + \varepsilon_2 + Q_k + 0,6 \cdot \varepsilon_{3+}$

- ε_{3+} ($+10\text{ }^\circ\text{C}$) variazione termica differenziale positiva.

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 32 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

4 Verifiche delle travi principali

4.1 Verifiche di resistenza agli SLU

Le resistenze di progetto dei materiali costituenti la sezione del ponte sono:

- Acciaio da carpenteria **S355**:

per elementi di spessore $t \leq 40$ mm..... $f_{yd} = f_{yk} / \gamma_a = 355 / 1,05 = 338,0$ MPa

per elementi di spessore $t > 40$ mm..... $f_{yd} = f_{yk} / \gamma_a = 335 / 1,05 = 319,0$ MPa

- Calcestruzzo **C32/40**:

resistenza a compressione di progetto..... $\alpha_{cc} \cdot f_{cd} = \alpha_{cc} \cdot f_{ck} / \gamma_c = 18,8$ MPa

con $\alpha_{cc} = 0,85$; $f_{ck} = 0,83 \cdot R_{ck}$; $\gamma_c = 1,5$

- Acciaio per armature **B450C**:

resistenza di progetto..... $f_{sd} = f_{sk} / \gamma_s = 450 / 1,15 = 391,0$ MPa

La sezione composta formata dalla trave metallica e dalla soletta collaborante in c.a. è verificata con l'ausilio di un codice di calcolo automatico sulle sezioni più significative dell'impalcato (si veda APPENDICE 2 - Geometria delle Sezioni di Verifica), facendo riferimento, per la parte metallica, a quanto indicato nella norma EN 1993-1-5:2006.

La resistenza di calcolo della sezione in acciaio nei confronti delle tensioni normali è funzione della classificazione della sezione trasversale. Nel caso in esame tale resistenza è valutata in campo elastico, tenendo conto degli effetti dell'instabilità locale, per le sezioni di classe 4.

La verifica è soddisfatta se risulta:

$$\eta_1 = \frac{N_{Ed}^s}{f_{yk} \cdot A_{eff} / \gamma_{M0}} + \frac{M_{Ed}^s + N_{Ed}^s \cdot e_N}{f_{yk} \cdot W_{eff} / \gamma_{M0}} \leq 1,0$$

con

- N_{Ed}^s e M_{Ed}^s sollecitazioni assiali e flessionali di progetto sulla sola parte metallica;
- A_{eff} e W_{eff} proprietà efficaci della sezione trasversale;

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 33 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

- e_N spostamento della posizione del baricentro;
- γ_{M0} coefficiente parziale di sicurezza, pari ad **1,05**.

La sollecitazione tagliante è supposta agente solo sull'anima della trave metallica.

La resistenza di progetto a taglio è definita come somma di due contributi (anima $V_{bw,Rd}$, e piattabande $V_{bf,Rd}$):

$$V_{b,Rd} = V_{bw,Rd} + V_{bf,Rd} \leq \frac{\eta \cdot f_{yk} \cdot h_w \cdot t}{\sqrt{3} \cdot \gamma_{M1}}$$

- dove:
- $\eta = 1,20$ per gradi di acciaio inferiori a **S460**;
- h_w e t sono rispettivamente l'altezza e lo spessore dell'anima;
- γ_{M1} è il fattore parziale di sicurezza assunto pari a **1,05**.

La verifica a taglio è posta in forma adimensionale come rapporto tra le azioni sollecitanti e la capacità resistente:

$$\eta_3 = \frac{V_{Ed}}{V_{b,Rd}} \leq 1,0$$

dove V_{Ed} è la sollecitazione tagliante di progetto.

Per valori di $\overline{\eta_3}$ [E 4.1] inferiori a **0,5** non è necessario controllare l'interazione tra le sollecitazioni normali e tangenziali; per valori superiori si adotta la seguente espressione del dominio di resistenza:

$$\overline{\eta_1} + \left(1 - \frac{M_{f,Rd}}{M_{pl,Rd}}\right) \cdot (2 \cdot \overline{\eta_3} - 1)^2 \leq 1,0$$

in cui

- $M_{f,Rd}$ è il momento resistente di progetto delle sole flange efficaci;
- $M_{pl,Rd}$ è la resistenza plastica della sezione trasversale composta dall'area effettiva delle flange e dall'intera anima senza tener conto della classe di quest'ultima.

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 34 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

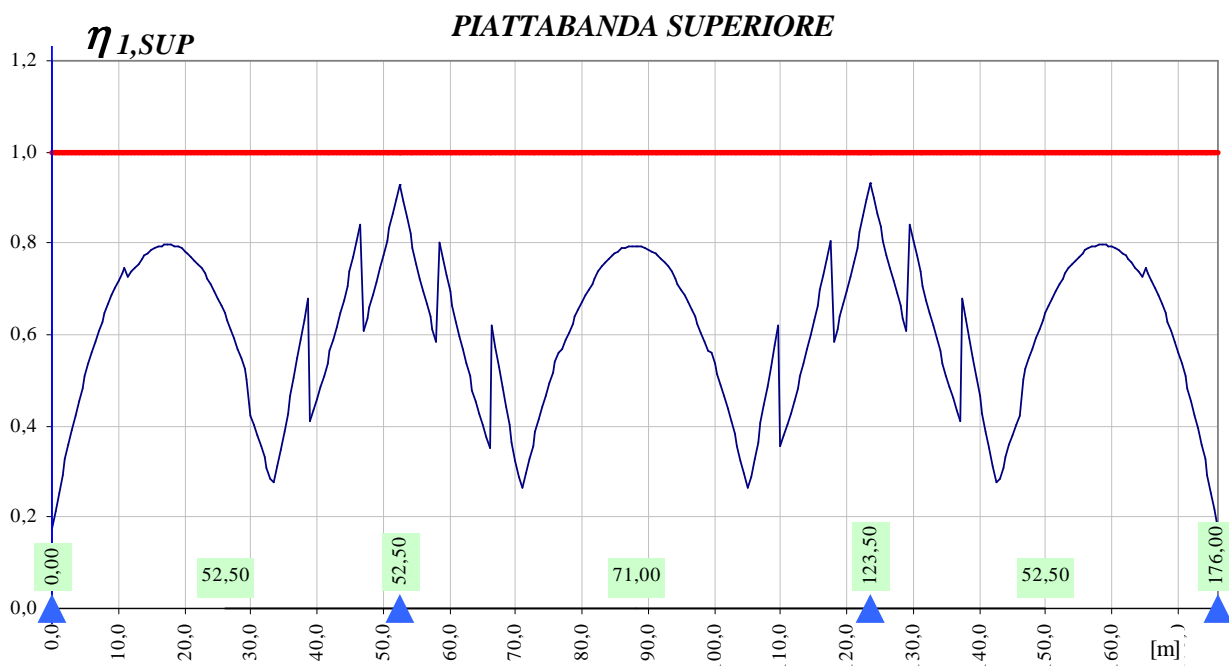
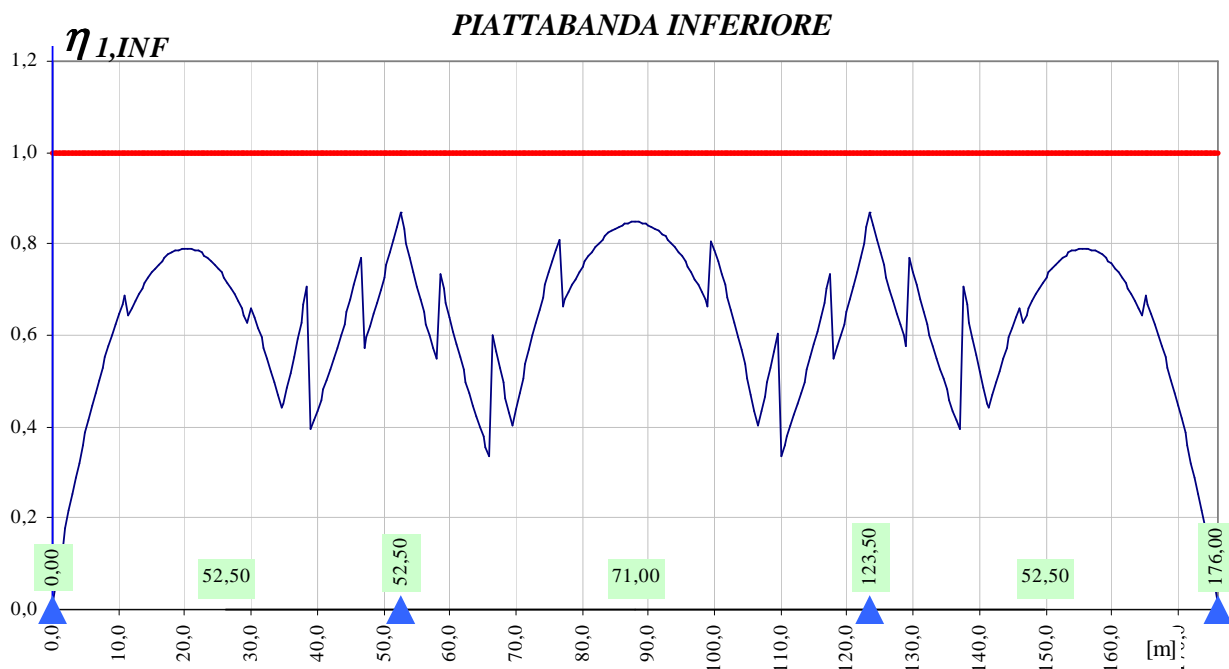
- $\overline{\eta}_1 = \frac{M_{Ed}}{M_{Pl,Rd}}$

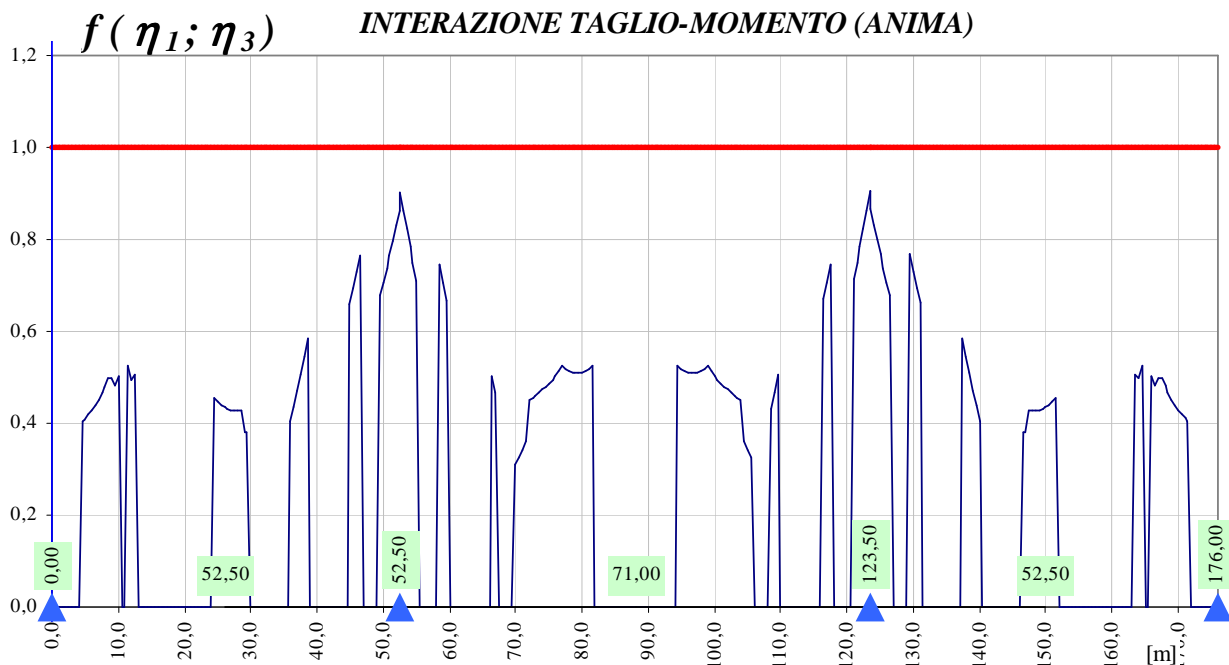
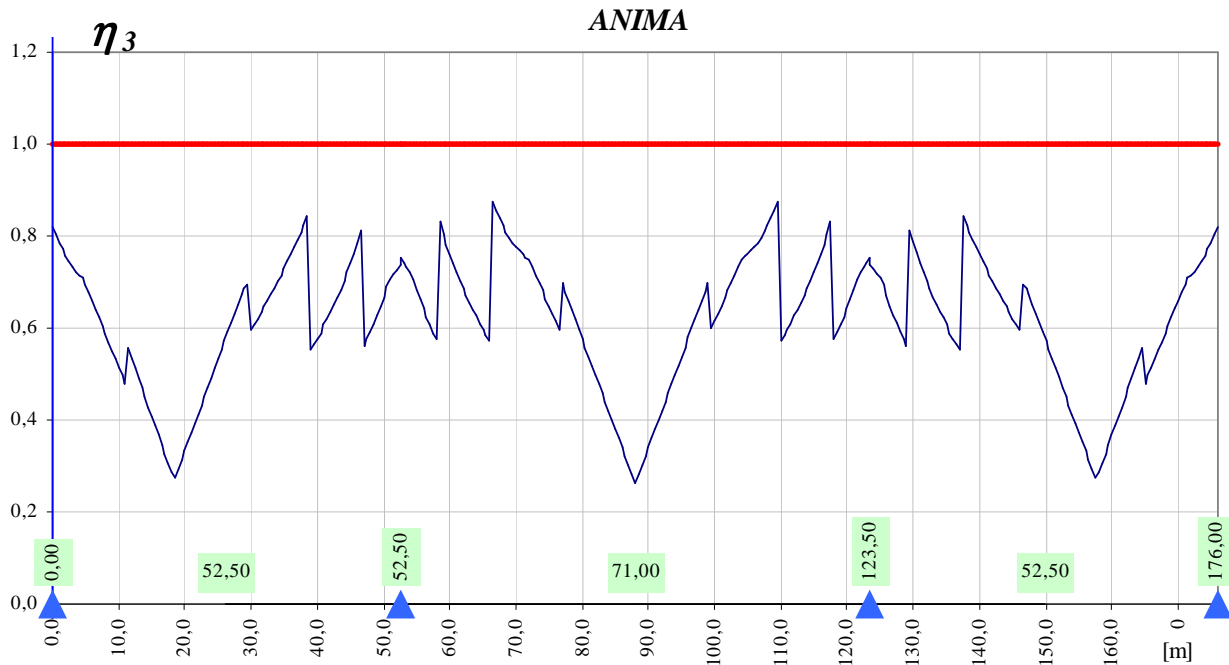
- $\overline{\eta}_3 = \frac{V_{Ed}}{V_{bw,Rd}}$ [E 4.1]

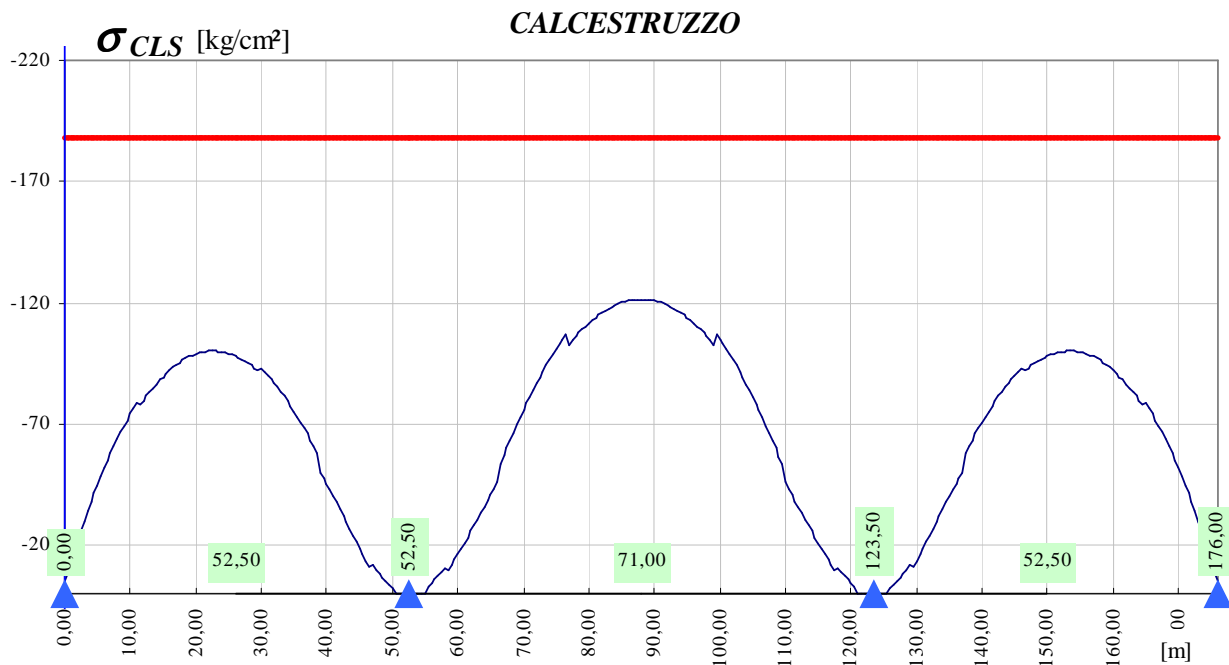
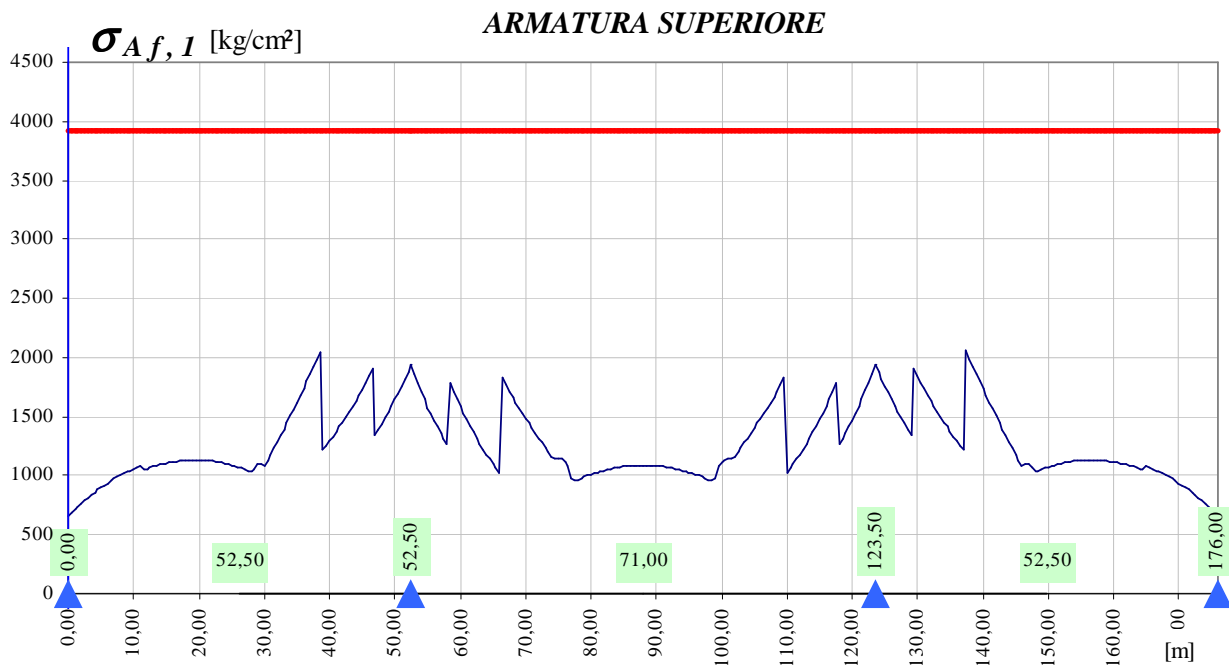
Si riportano nel seguito le rappresentazioni grafiche delle verifiche per l'involuppo delle combinazioni di carico precedentemente individuate.

4.1.1 Risultati sintetici delle verifiche agli SLU

Nei grafici successivi sono riportati i diagrammi che sintetizzano le verifiche di resistenza allo SLU per la trave metallica, la soletta in calcestruzzo e le barre d'armatura.







CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 38 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

4.2 Verifiche “a respiro” delle anime (SLE)

Le verifiche a respiro sono condotte con riferimento alla norma EN 1993-2: 2006 relativa al progetto dei ponti in acciaio.

La snellezza dell’anima deve essere limitata per evitare fenomeni di “respiro” ovvero deformazioni laterali fuori dal piano che possono arrecare danneggiamenti per fatica, nella zona di collegamento fra anima e piattabande.

La verifica a respiro può essere trascurata per i pannelli d’anima senza irrigidimenti longitudinali o per pannelli secondari di anime irrigidite, dove è soddisfatto il seguente criterio:

$$b/t \leq 30 + 4,0 L \leq 300 \quad (\text{per ponti stradali})$$

dove L è la lunghezza della campata in m, ma non inferiore a 20 m.

Se la disposizione precedente non è soddisfatta la verifica “a respiro” risulta soddisfatta se:

$$\sqrt{\left(\frac{\sigma_{x,Ed,ser}}{k_{\sigma} \cdot \sigma_E}\right)^2 + \left(\frac{1,1 \cdot \tau_{x,Ed,ser}}{k_{\tau} \cdot \sigma_E}\right)^2} \leq 1,1$$

dove:

- $\sigma_{x,Ed,ser}$ e $\tau_{x,Ed,ser}$ sono le tensioni calcolate per le combinazioni di carico frequente;
- k_{σ} e k_{τ} sono i coefficienti di imbozzamento in campo elastico;
- $\sigma_E = 190000 \cdot \left(\frac{t}{b}\right)^2$ [MPa] ;
- “b” è l’altezza del pannello d’anima.

Le verifiche risultano sempre soddisfatte in quanto risulta che $b/t \leq 30 + 4,0 L = 240$. In ogni caso la snellezza dei pannelli (b/t) d’anima utilizzati nelle sezioni resistenti dell’impalcato non superano mai il valore di 150.

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 39 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

4.3 Verifiche di resistenza allo Stato Limite di Fatica

Le verifiche a fatica sono eseguite in conformità al D.M. 14/01/2008 (carichi di progetto e coefficienti di sicurezza), ed alle indicazioni riportate della Circ. Min. Infrastrutture e Trasporti 2 Febbraio 2009, n. 617, relative alle metodologie ed i particolari costruttivi (par. C.4.2.4.1.4.).

I ponti metallici sono soggetti ad azioni dinamiche variabili nel tempo, e possono manifestare, in tempi più o meno lunghi, problemi legati alla fatica, con conseguente limitazione della funzionalità in esercizio e, nelle situazioni più critiche, il collasso della struttura.

L'esecuzione delle verifiche di resistenza a fatica dei componenti degli impalcato metallici o a sezione composta prevede l'individuazione dei dettagli maggiormente sensibili e la loro classificazione in base alle curve S-N, nonché alla scelta del relativo coefficiente parziale di sicurezza γ_{Mf} . Il coefficiente γ_{Mf} dipende sia dalla accessibilità per l'ispezione, sia dall'entità delle conseguenze delle crisi per fatica dell'elemento o della struttura. Si possono utilizzare due diversi approcci progettuali:

- **critério del danneggiamento accettabile** per strutture poco sensibili alla rottura per fatica.
- **critério della vita utile a fatica** per strutture sensibili alla rottura per fatica.

Criteri di valutazione	Conseguenze moderate (γ_{Mf})	Conseguenze significative (γ_{Mf})
Danneggiamento accettabile	1,00	1,15
Vita utile a fatica	1,15	1,35

Tabella 4.1 - Coefficienti parziali γ_{Mf}

La verifica a fatica può essere condotta controllando che i valori massimi dei delta di tensione sulla struttura siano inferiori ai limiti di fatica per i diversi dettagli costruttivi (verifica per "Vita Illimitata") oppure controllando che, per un definito numero di cicli di tensione, la struttura possa subire delta di tensione in grado di creare danneggiamento ma con effetto complessivo non significativo nella vita di progetto dell'opera (verifica a "Danneggiamento").

I modelli di carico da utilizzarsi per la verifica a fatica degli impalcato stradali sono:

- il modello di carico LM1 costituito da dallo schema di carico 1, ma con valori dei carichi concentrati ridotti del 30 % e carichi distribuiti ridotti del 70 % (utilizzabile per verifiche a vita illimitata);

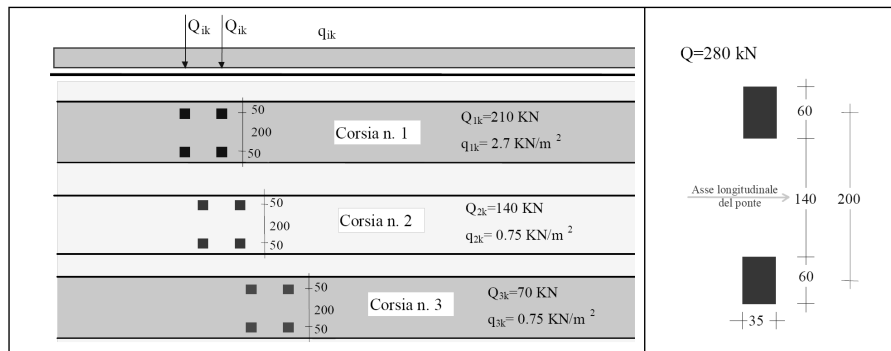


Figura 4.1 - Modello di carico a fatica LM1

- il modello di carico LM2 costituito da un set di veicoli con ingombro geometrico e peso definiti (utilizzabile per verifiche a vita illimitata);

SAGOMA del VEICOLO	Distanza tra gli assi (m)	Carico frequente per asse (kN)	Tipo di ruota (Tab. 5.1.IX)
	4,5	90 190	A B
	4,20 1,30	80 140 140	A B B
	3,20 5,20 1,30 1,30	90 180 120 120 120	A B C C C
	3,40 6,00 1,80	90 190 140 140	A B B B
	4,80 3,60 4,40 1,30	90 180 120 110 110	A B C C C

Figura 4.2 - Modello di carico a fatica LM2

- il modello di carico LM3, che si compone di un veicolo convenzionale dal peso complessivo di 480 kN (utilizzabile per verifiche a danneggiamento)

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 41 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

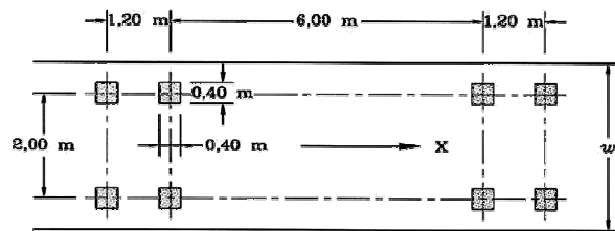


Figura 4.3 -. Modello di carico a fatica LM3 (4 assi da 120 kN)

- il modello di carico LM4 costituito da un set di veicoli con ingombro geometrico e peso definiti (utilizzabile per verifiche a danneggiamento)

Sagoma del veicolo	Tipo di pneumatico (Tab.5.1-IX)	Interassi [m]	Valori equivalenti dei carichi asse [kN]	Composizione del traffico		
				Lunga percorrenza	Media percorrenza	Traffico locale
	A B	4,50	70 130	20,0	40,0	80,0
	A B B	4,20 1,30	70 120 120	5,0	10,0	5,0
	A B C C C	3,20 5,20 1,30 1,30	70 150 90 90 90	50,0	30,0	5,0
	A B B B	3,40 6,00 1,80	70 140 90 90	15,0	15,0	5,0
	A B C C C	4,80 3,60 4,40 1,30	70 130 90 80 80	10,0	5,0	5,0

Figura 4.4 -. Modello di carico a fatica LM4

Le verifiche a fatica per vita illimitata sono condotte, per dettagli caratterizzati da limite di fatica ad ampiezza costante, controllando che il massimo delta di tensione $\Delta\sigma_{\max} = (\sigma_{\max} - \sigma_{\min})$ indotto nel dettaglio stesso dallo spettro di carico significativo risulti minore del limite di fatica del dettaglio stesso. Ai fini del calcolo del $\Delta\sigma_{\max}$ si possono impiegare, in alternativa, i modelli di carico di fatica 1 e 2, disposti sul ponte nelle due configurazioni che determinano la tensione massima e minima, rispettivamente, nel dettaglio considerato.

$$\gamma_F \cdot \Delta\sigma_{\max} \leq \frac{\Delta\sigma_D}{\gamma_{Mf}}$$

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 42 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

Le verifiche a danneggiamento consistono nel verificare che nel dettaglio considerato lo spettro di carico produca un danneggiamento $D \leq 1$. Il danneggiamento D è valutato mediante la legge di Palmgren-Miner, considerando la curva S-N caratteristica del dettaglio e la vita nominale dell'opera.

$$D = \sum_{i=1}^p D_i = \sum_{i=1}^p \frac{n_i}{N_i} \leq 1$$

Tali verifiche sono condotte considerando lo spettro di tensione indotto nel dettaglio dal modello di fatica semplificato n. 3, o, in alternativa, dallo spettro di carico equivalente costituente il modello di fatica n. 4.

In alcuni casi è possibile ricondurre la verifica a danneggiamento alla determinazione del delta di tensione equivalente $\Delta\sigma_E$ mediante una serie di coefficienti λ , opportunamente calibrati, funzione della luce della campata, del volume di traffico atteso, della vita di progetto dell'opera e della simultaneità di più veicoli lenti nella carreggiata:

$$\Delta\sigma_E = \lambda_1 \cdot \lambda_2 \cdot \lambda_3 \cdot \lambda_4 \cdot \varphi_{fat} \cdot [\sigma_{FLM,max} - \sigma_{FLM,min}] = \lambda \cdot \varphi_{fat} \cdot \Delta\sigma_{max}$$

con $\lambda_1 \cdot \lambda_2 \cdot \lambda_3 \cdot \lambda_4 \leq \lambda_{max}$.

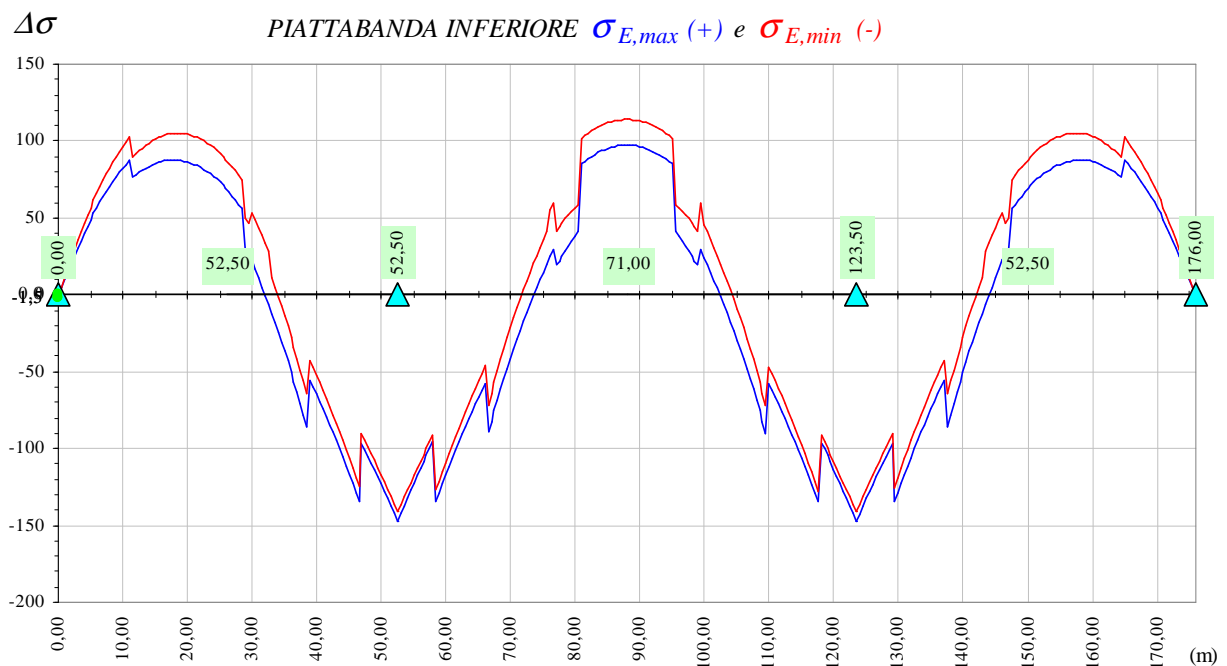
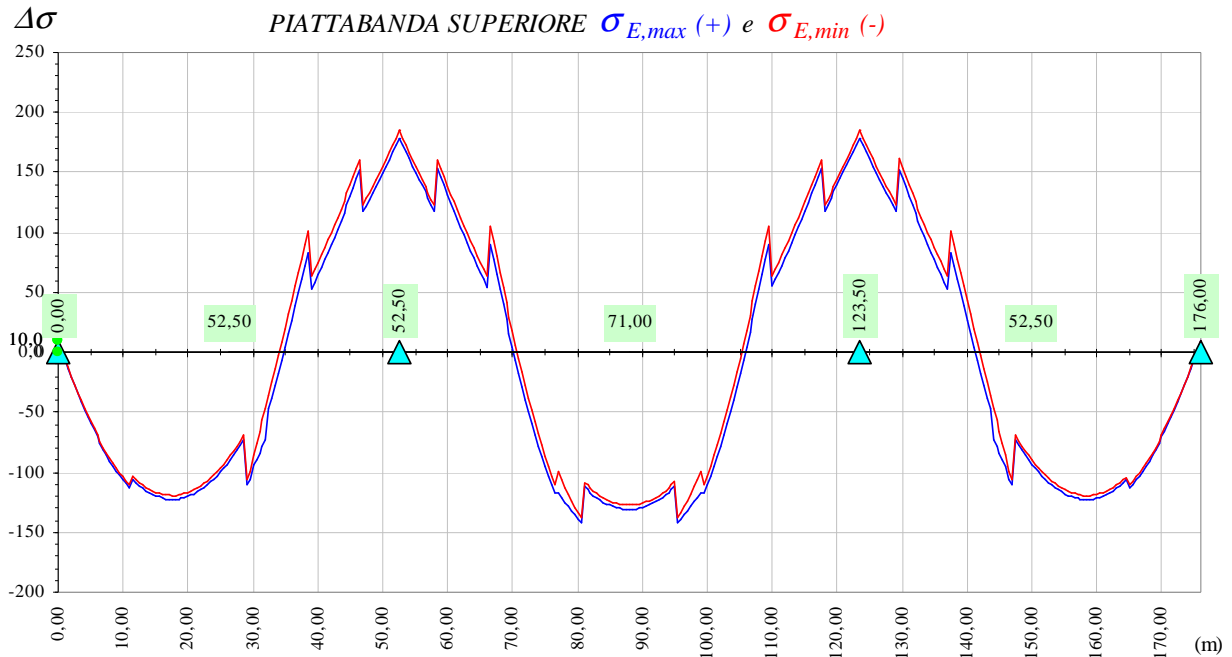
Il coefficiente dinamico equivalente φ_{fat} per ponti stradali è assunto diverso dall'unità solo nelle prossimità dei giunti di dilatazione. In definitiva, si conduce la verifica a danneggiamento controllando che risulti

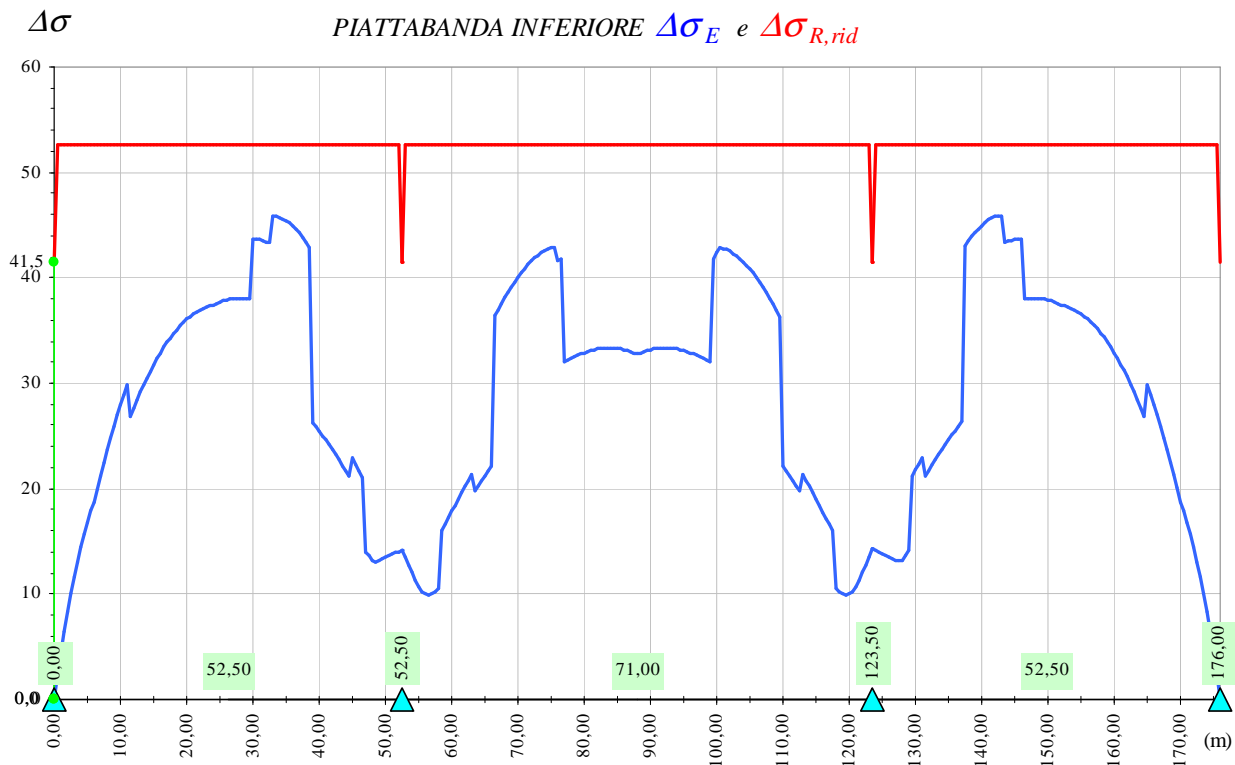
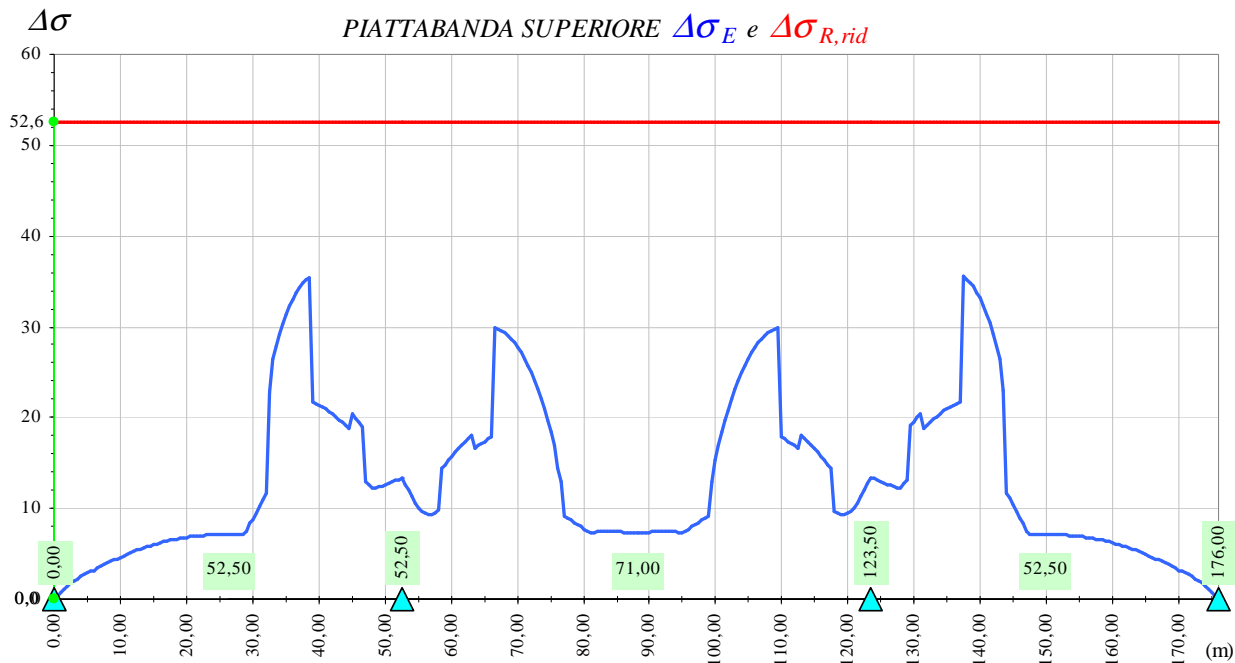
$$\gamma_F \cdot \Delta\sigma_E(\lambda) \leq \frac{\Delta\sigma_C}{\gamma_{Mf}}$$

Le "Istruzioni per l'applicazione delle «Norme tecniche per le costruzioni» di cui al decreto ministeriale 14 gennaio 2008" definisce le diverse categorie di dettagli ed i valori caratteristici dei delta di tensione resistenti, determinati a $2 \cdot 10^6$ cicli. Le sezioni critiche maggiormente significative sono le giunzioni di testa saldate a completa penetrazione, gli impilaggi delle lamiere e le giunzioni saldate degli elementi secondari con le travi principali.

Nel caso in esame **le verifiche sono condotte a danneggiamento secondo il "criterio della vita utile a fatica", con riferimento al modello di carico LM3.**

Le verifiche, effettuate sulle sezioni dell'impalcato di cui all'APPENDICE 2-Geometria delle Sezioni di Verifica, conducono ai risultati mostrati nel grafico seguente:





CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 45 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

4.4 Verifica della connessione a pioli

La distribuzione dei pioli lungo lo sviluppo longitudinale dell'impalcato è fatta in base al minimo numero risultante dalla più restrittiva delle verifiche per le combinazioni di SLU per resistenza, SLU per Fatica e SLE.

Per la determinazione degli scorrimenti di progetto sono utilizzate le proprietà inerziali delle sezioni di riferimento a breve termine con la SEZIONE TIPO 1. Le sollecitazioni considerate sono quelle che agiscono sulla sezione composta una volta avvenuta la presa del calcestruzzo e la solidarizzazione con la trave metallica.

Le sollecitazioni di progetto per lo Stato Limite Ultimo di resistenza sono determinate secondo le seguenti combinazioni di carico:

$$\text{➤ } F_d = 1,35 \cdot G_k + 1,20 \cdot \varepsilon_2 + 1,35 \cdot Q_k + 1,5 \cdot 0,6 \cdot Q_5 + 1,2 \cdot 0,6 \cdot \varepsilon_{3-}$$

con

- G_k pesi propri e carichi permanenti ($g_1 + g_2$);
- Q_k carichi mobili;
- Q_5 azione compatibile del vento F_w^* ;
- ε_2 ritiro del calcestruzzo;
- ε_{3-} (-10 °C) variazione termica differenziale negativa;

$$\text{➤ } F_d = 1,35 \cdot G_k + 1,20 \cdot \varepsilon_2 + 1,35 \cdot Q_k + 1,5 \cdot 0,6 \cdot Q_5 + 1,2 \cdot 0,6 \cdot \varepsilon_{3+}$$

- ε_{3+} ($+10\text{ °C}$) variazione termica differenziale positiva.

Le sollecitazioni di progetto per lo Stato Limite Esercizio sono determinate in funzione della combinazione di carico rara espressa dalla relazione $\sum_{j>1} G_{k,j} + P + Q_{k,1} + \sum_{i>1} \psi_{0,i} \cdot Q_{k,i}$ che da

luogo a:

$$\text{➤ } F_d = G_k + \varepsilon_2 + Q_k + 0,6 \cdot \varepsilon_{3-}$$

$$\text{➤ } F_d = G_k + \varepsilon_2 + Q_k + 0,6 \cdot \varepsilon_{3+}$$

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 46 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

La connessione è, inoltre, soggetta ad uno stato tensionale pluriassiale in quanto sollecitata sia dalle tensioni tangenziali che agiscono nel gambo del piolo, sia dalle tensioni normali che agiscono sulla flangia metallica. Le verifiche nei confronti dello Stato Limite Ultimo di Fatica sono effettuate “a danneggiamento” controllando che sia:

- nelle zone in cui la piattabanda superiore risulta compressa:

- $\gamma_{Ff} \cdot \Delta\tau_{E,2} \leq \Delta\tau_C / \gamma_{Mf,s}$ (controllo sul delta di tensione tangenziale $\Delta\tau$)

dove:

- $\Delta\tau_{E,2}$ è il delta di tensione equivalente sul piolo;
- $\Delta\tau_C = 90MPa$ è il valore di riferimento della resistenza a fatica;
- $\gamma_{Ff} = 1$ è il fattore di sicurezza parziale sui carichi;
- $\gamma_{Mf,s} = 1,15$ fattore di sicurezza parziale per il materiale costituente il piolo

- nelle zone in cui la piattabanda superiore risulta tesa:

- $\gamma_{Ff} \cdot \Delta\tau_{E,2} \leq \Delta\tau_C / \gamma_{Mf,s}$ (controllo sul delta di tensione tangenziale $\Delta\tau$)

- $\frac{\gamma_{Ff} \cdot \Delta\sigma_{E,2}}{\Delta\sigma_C \cdot \gamma_{Mf}} + \frac{\gamma_{Ff} \cdot \Delta\tau_{E,2}}{\Delta\tau_C \cdot \gamma_{Mf,s}} \leq 1,3$ (controllo sull'interazione fra $\Delta\tau$ e $\Delta\sigma$)

Dove:

- $\Delta\sigma_{E,2}$ è il delta di tensione normale agente sulla piattabanda superiore;
- $\Delta\sigma_C$ valore di riferimento della resistenza a fatica che vale $\Delta\sigma_C = 80 MPa$.

Il delta di tensione equivalente sul piolo è pari a:

$$\Delta\tau_{E,2} = \lambda_V \cdot \Delta\tau$$

dove λ_V è il fattore di danneggiamento equivalente per la connessione a pioli e $\Delta\tau$ intervallo di tensioni tangenziali prodotte dal carico da fatica.

La resistenza del singolo piolo (P_{rd}) è determinata secondo le indicazioni al punto 4.3.4.3.1.2 del D.M. 14 gennaio 2008.

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 47 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

Nelle tabelle seguenti è riportata la sintesi dei risultati ottenuti per le sezioni di cui all'APPENDICE 2-Geometria delle Sezioni di Verifica.

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N° 640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 48 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

Sez. Num.	Ascissa [m]	Sez. Tipo	Diametro [mm]	Altezza [cm]	Inter. [cm]	Num. pioli x fila MINIMO	Num. pioli x fila EFFETT.	Td [kN]	Combin. N°	Condiz. di carico	Sd [kN/m]	Sr [kN/m]	Condizione Dominante	Esito	SLU		SLE		STATO LIMITE DI FATICA			
															Sd/Sr	<=1	Psd/Prd	<=Ks	DTaud	DTaur*	Interaz.	<=1.3
1	0,00	1	22	29,0	20	2,12	4	3638	2	V max	1258	2373	Resistenza	Verifica	0,53	1,00	0,28	0,75	24,66	78,26	0,745	1,3
2	0,50	1	22	29,0	20	2,08	4	3571	2	V max	1235	2373	Resistenza	Verifica	0,52	1,00	0,28	0,75	24,39	78,26	0,742	1,3
3	1,00	1	22	29,0	20	2,04	4	3504	2	V max	1213	2373	Resistenza	Verifica	0,51	1,00	0,27	0,75	24,11	78,26	0,738	1,3
4	1,50	1	22	29,0	20	2,00	4	3437	2	V max	1190	2373	Resistenza	Verifica	0,50	1,00	0,27	0,75	23,84	78,26	0,735	1,3
5	2,00	1	22	29,0	20	1,97	4	3371	2	V max	1167	2373	Resistenza	Verifica	0,49	1,00	0,26	0,75	23,56	78,26	0,731	1,3
6	2,50	1	22	29,0	20	1,93	4	3305	2	V max	1144	2373	Resistenza	Verifica	0,48	1,00	0,26	0,75	23,29	78,26	0,728	1,3
7	3,00	1	22	29,0	20	1,89	4	3239	2	V max	1122	2373	Resistenza	Verifica	0,47	1,00	0,25	0,75	23,02	78,26	0,724	1,3
8	3,50	1	22	29,0	20	1,85	4	3173	2	V max	1099	2373	Resistenza	Verifica	0,46	1,00	0,25	0,75	22,74	78,26	0,721	1,3
9	4,00	1	22	29,0	20	1,82	4	3108	2	V max	1077	2373	Resistenza	Verifica	0,45	1,00	0,24	0,75	22,47	78,26	0,717	1,3
10	4,50	1	22	29,0	20	1,78	4	3044	2	V max	1055	2373	Resistenza	Verifica	0,44	1,00	0,23	0,75	22,20	78,26	0,714	1,3
11	5,00	1	22	29,0	20	1,74	4	2979	2	V max	1033	2373	Resistenza	Verifica	0,44	1,00	0,23	0,75	21,92	78,26	0,710	1,3
12	5,50	1	22	29,0	20	1,70	4	2915	2	V max	1011	2373	Resistenza	Verifica	0,43	1,00	0,22	0,75	21,65	78,26	0,707	1,3
13	6,00	1	22	29,0	20	1,67	4	2851	2	V max	989	2373	Resistenza	Verifica	0,42	1,00	0,22	0,75	21,38	78,26	0,703	1,3
14	6,50	1	22	29,0	20	1,63	4	2788	2	V max	967	2373	Resistenza	Verifica	0,41	1,00	0,21	0,75	21,11	78,26	0,700	1,3
15	7,00	1	22	29,0	20	1,59	4	2724	2	V max	945	2373	Resistenza	Verifica	0,40	1,00	0,21	0,75	20,84	78,26	0,697	1,3
16	7,50	1	22	29,0	20	1,56	4	2662	2	V max	924	2373	Resistenza	Verifica	0,39	1,00	0,20	0,75	20,57	78,26	0,693	1,3
17	8,00	1	22	29,0	20	1,52	4	2599	2	V max	902	2373	Resistenza	Verifica	0,38	1,00	0,20	0,75	20,30	78,26	0,690	1,3
18	8,50	1	22	29,0	20	1,48	4	2537	2	V max	881	2373	Resistenza	Verifica	0,37	1,00	0,19	0,75	20,03	78,26	0,686	1,3
19	9,00	1	22	29,0	20	1,45	4	2475	2	V max	860	2373	Resistenza	Verifica	0,36	1,00	0,19	0,75	19,76	78,26	0,683	1,3
20	9,50	1	22	29,0	20	1,41	4	2414	2	V max	839	2373	Resistenza	Verifica	0,35	1,00	0,18	0,75	19,49	78,26	0,682	1,3
21	10,00	1	22	29,0	20	1,38	4	2352	2	V max	818	2373	Resistenza	Verifica	0,34	1,00	0,18	0,75	19,22	78,26	0,683	1,3
22	10,50	1	22	29,0	20	1,34	4	2292	2	V max	797	2373	Resistenza	Verifica	0,34	1,00	0,17	0,75	18,95	78,26	0,683	1,3
23	11,00	1	22	29,0	20	1,31	3	2231	2	V max	776	1780	Resistenza	Verifica	0,44	1,00	0,22	0,75	26,36	78,26	0,767	1,3
24	11,50	2	22	29,0	20	1,23	3	2171	2	V max	733	1780	Resistenza	Verifica	0,41	1,00	0,21	0,75	25,60	78,26	0,757	1,3
25	12,00	2	22	29,0	20	1,20	3	2111	2	V max	713	1780	Resistenza	Verifica	0,40	1,00	0,20	0,75	25,62	78,26	0,758	1,3
26	12,50	2	22	29,0	20	1,17	3	2052	2	V max	693	1780	Resistenza	Verifica	0,39	1,00	0,20	0,75	25,64	78,26	0,758	1,3
27	13,00	2	22	29,0	20	1,13	3	1993	2	V max	673	1780	Resistenza	Verifica	0,38	1,00	0,19	0,75	25,66	78,26	0,758	1,3
28	13,50	2	22	29,0	20	1,13	3	--	--	--	--	--	Fatica	Verifica	0,37	1,00	0,18	0,75	25,68	78,26	0,758	1,3
29	14,00	2	22	29,0	20	1,13	3	--	--	--	--	--	Fatica	Verifica	0,36	1,00	0,18	0,75	25,69	78,26	0,759	1,3
30	14,50	2	22	29,0	20	1,13	3	--	--	--	--	--	Fatica	Verifica	0,34	1,00	0,17	0,75	25,71	78,26	0,759	1,3
31	15,00	2	22	29,0	20	1,13	3	--	--	--	--	--	Fatica	Verifica	0,33	1,00	0,16	0,75	25,73	78,26	0,759	1,3
32	15,50	2	22	29,0	20	1,13	3	--	--	--	--	--	Fatica	Verifica	0,32	1,00	0,16	0,75	25,75	78,26	0,759	1,3
33	16,00	2	22	29,0	20	1,14	3	--	--	--	--	--	Fatica	Verifica	0,31	1,00	0,15	0,75	25,77	78,26	0,760	1,3
34	16,50	2	22	29,0	20	1,14	3	--	--	--	--	--	Fatica	Verifica	0,30	1,00	0,15	0,75	25,79	78,26	0,760	1,3
35	17,00	2	22	29,0	20	1,14	3	--	--	--	--	--	Fatica	Verifica	0,29	1,00	0,14	0,75	25,80	78,26	0,760	1,3
36	17,50	2	22	29,0	20	1,14	3	--	--	--	--	--	Fatica	Verifica	0,28	1,00	0,13	0,75	25,83	78,26	0,760	1,3
37	18,00	2	22	29,0	20	1,14	3	--	--	--	--	--	Fatica	Verifica	0,27	1,00	0,13	0,75	25,85	78,26	0,761	1,3
38	18,50	2	22	29,0	20	1,14	3	--	--	--	--	--	Fatica	Verifica	0,26	1,00	0,12	0,75	25,87	78,26	0,761	1,3
39	19,00	2	22	29,0	20	1,14	3	--	--	--	--	--	Fatica	Verifica	0,25	1,00	0,13	0,75	25,89	78,26	0,761	1,3
40	19,50	2	22	29,0	20	1,14	3	--	--	--	--	--	Fatica	Verifica	0,26	1,00	0,13	0,75	25,91	78,26	0,761	1,3
41	20,00	2	22	29,0	20	1,14	3	--	--	--	--	--	Fatica	Verifica	0,27	1,00	0,14	0,75	25,93	78,26	0,762	1,3
42	20,50	2	22	29,0	20	1,14	3	--	--	--	--	--	Fatica	Verifica	0,28	1,00	0,15	0,75	25,96	78,26	0,762	1,3
43	21,00	2	22	29,0	20	1,15	3	--	--	--	--	--	Fatica	Verifica	0,28	1,00	0,15	0,75	25,98	78,26	0,762	1,3
44	21,50	2	22	29,0	20	1,15	3	--	--	--	--	--	Fatica	Verifica	0,29	1,00	0,16	0,75	26,01	78,26	0,763	1,3
45	22,00	2	22	29,0	20	1,15	3	--	--	--	--	--	Fatica	Verifica	0,30	1,00	0,16	0,75	26,03	78,26	0,763	1,3
46	22,50	2	22	29,0	20	1,15	3	--	--	--	--	--	Fatica	Verifica	0,31	1,00	0,17	0,75	26,06	78,26	0,763	1,3
47	23,00	2	22	29,0	20	1,15	3	--	--	--	--	--	Fatica	Verifica	0,32	1,00	0,17	0,75	26,09	78,26	0,764	1,3
48	23,50	2	22	29,0	20	1,15	3	--	--	--	--	--	Fatica	Verifica	0,34	1,00	0,18	0,75	26,11	78,26	0,764	1,3
49	24,00	2	22	29,0	20	1,15	3	--	--	--	--	--	Fatica	Verifica	0,35	1,00	0,19	0,75	26,14	78,26	0,764	1,3
50	24,50	2	22	29,0	20	1,15	3	--	--	--	--	--	Fatica	Verifica	0,36	1,00	0,19	0,75	26,17	78,26	0,765	1,3
51	25,00	2	22	29,0	20	1,15	3	--	--	--	--	--	Fatica	Verifica	0,37	1,00	0,20	0,75	26,20	78,26	0,765	1,3
52	25,50	2	22	29,0	20	1,16	3	--	--	--	--	--	Fatica	Verifica	0,38	1,00	0,20	0,75	26,23	78,26	0,765	1,3
53	26,00	2	22	29,0	20	1,16	3	-2035	1	V min	687	1780	Resistenza	Verifica	0,39	1,00	0,21	0,75	26,26	78,26	0,766	1,3
54	26,50	2	22	29,0	20	1,19	3	-2089	1	V min	706	1780	Resistenza	Verifica	0,40	1,00	0,22	0,75	26,29	78,26	0,766	1,3
55	27,00	2	22	29,0	20	1,22	3	-2144	1	V min	724	1780	Resistenza	Verifica	0,41	1,00	0,22	0,75	26,33	78,26	0,767	1,3
56	27,50	2	22	29,0	20	1,25	3	-2199	1	V min	743	1780	Resistenza	Verifica	0,42	1,00	0,23	0,75	26,36	78,26	0,767	1,3
57	28,00	2	22	29,0	20	1,28	3	-2253	1	V min	761	1780	Resistenza	Verifica	0,43	1,00	0,23	0,75	26,39	78,26	0,768	1,3
58	28,50	2	22	29,0	20	1,31	3	-2309	1	V min	780	1780	Resistenza	Verifica	0,44	1,00	0,24	0,75	26,43	78,26	0,768	1,3
59	29,00	2	22	29,0	20	1,35	3	-2364	1	V min	798	1780	Resistenza	Verifica	0,45	1,00	0,25	0,75	26,46	78,26	0,768	1,3
60	29,50	2	22	29,0	20	1,38	3	-2419	1	V min	817	1780	Resistenza	Verifica	0,46	1,00	0,25	0,75	26,50	78,26	0,769	1,3
61	30,00	3	22	29,0	20	1,43	3	-2475	1	V min	851	1780	Resistenza	Verifica	0,48	1,00	0,26	0,75	27,02	78,26	0,776	1,3
62	30,50	3	22	29,0	20	1,47	3	-2531	1	V min	870	1780	Resistenza	Verifica	0,49	1,00	0,27	0,75	27,06	78,26	0,776	1,3
63	31,00	3	22	29,0	20	1,50	3	-2587	1	V min	889	1780	Resistenza	Verifica	0,50	1,00	0,28	0,75	27,09	78,26	0,7	

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 50 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

Sez. Num.	Ascissa [m]	Sez. Tipo	Diametro [mm]	Altezza [cm]	Inter. [cm]	Num. pioli x fila MINIMO	Num. pioli x fila EFFETT.	Td [kN]	Combin. N°	Condiz. di carico	Sd [kN/m]	Sr [kN/m]	Condizione Dominante	Esito	SLU		SLE		STATO LIMITE DI FATICA			
															Sd/Sr	<=1	Psd/Prd	<=Ks	DTaud	DTaur*	Interaz.	<=1.3
133	65,50	4	22	29,0	20	1,91	3	3685	1	V max	1134	1780	Resistenza	Verifica	0,64	1,00	0,35	0,75	25,54	78,26	0,757	1,3
134	66,00	4	22	29,0	20	1,88	3	3628	1	V max	1116	1780	Resistenza	Verifica	0,63	1,00	0,34	0,75	25,50	78,26	0,756	1,3
135	66,50	6	22	29,0	20	2,08	3	3571	1	V max	1235	1780	Resistenza	Verifica	0,69	1,00	0,38	0,75	28,64	78,26	0,796	1,3
136	67,00	6	22	29,0	20	2,05	3	3514	1	V max	1216	1780	Resistenza	Verifica	0,68	1,00	0,37	0,75	28,60	78,26	0,796	1,3
137	67,50	6	22	29,0	20	2,02	3	3458	1	V max	1196	1780	Resistenza	Verifica	0,67	1,00	0,37	0,75	28,56	78,26	0,795	1,3
138	68,00	6	22	29,0	20	1,98	3	3401	1	V max	1177	1780	Resistenza	Verifica	0,66	1,00	0,36	0,75	28,52	78,26	0,795	1,3
139	68,50	6	22	29,0	20	1,95	3	3345	1	V max	1157	1780	Resistenza	Verifica	0,65	1,00	0,35	0,75	28,49	78,26	0,794	1,3
140	69,00	6	22	29,0	20	1,92	3	3289	1	V max	1138	1780	Resistenza	Verifica	0,64	1,00	0,35	0,75	28,46	78,26	0,794	1,3
141	69,50	6	22	29,0	20	1,88	3	3232	1	V max	1118	1780	Resistenza	Verifica	0,63	1,00	0,34	0,75	28,42	78,26	0,794	1,3
142	70,00	6	22	29,0	20	1,85	3	3176	1	V max	1099	1780	Resistenza	Verifica	0,62	1,00	0,33	0,75	28,39	78,26	0,793	1,3
143	70,50	6	22	29,0	20	1,82	3	3120	1	V max	1079	1780	Resistenza	Verifica	0,61	1,00	0,33	0,75	28,36	78,26	0,793	1,3
144	71,00	6	22	29,0	20	1,79	3	3065	1	V max	1060	1780	Resistenza	Verifica	0,60	1,00	0,32	0,75	28,33	78,26	0,792	1,3
145	71,50	6	22	29,0	20	1,75	3	3009	1	V max	1041	1780	Resistenza	Verifica	0,58	1,00	0,32	0,75	28,31	78,26	0,792	1,3
146	72,00	6	22	29,0	20	1,72	3	2953	1	V max	1022	1780	Resistenza	Verifica	0,57	1,00	0,31	0,75	28,28	78,26	0,792	1,3
147	72,50	6	22	29,0	20	1,69	3	2898	1	V max	1002	1780	Resistenza	Verifica	0,56	1,00	0,30	0,75	28,25	78,26	0,791	1,3
148	73,00	6	22	29,0	20	1,66	3	2842	1	V max	983	1780	Resistenza	Verifica	0,55	1,00	0,30	0,75	28,23	78,26	0,791	1,3
149	73,50	6	22	29,0	20	1,62	3	2787	1	V max	964	1780	Resistenza	Verifica	0,54	1,00	0,29	0,75	28,20	78,26	0,791	1,3
150	74,00	6	22	29,0	20	1,59	3	2732	1	V max	945	1780	Resistenza	Verifica	0,53	1,00	0,28	0,75	28,17	78,26	0,790	1,3
151	74,50	6	22	29,0	20	1,56	3	2677	1	V max	926	1780	Resistenza	Verifica	0,52	1,00	0,28	0,75	28,15	78,26	0,790	1,3
152	75,00	6	22	29,0	20	1,53	3	2622	1	V max	907	1780	Resistenza	Verifica	0,51	1,00	0,27	0,75	28,13	78,26	0,790	1,3
153	75,50	6	22	29,0	20	1,50	3	2568	1	V max	888	1780	Resistenza	Verifica	0,50	1,00	0,26	0,75	28,10	78,26	0,789	1,3
154	76,00	6	22	29,0	20	1,47	3	2513	1	V max	869	1780	Resistenza	Verifica	0,49	1,00	0,26	0,75	28,08	78,26	0,789	1,3
155	76,50	6	22	29,0	20	1,43	3	2459	1	V max	851	1780	Resistenza	Verifica	0,48	1,00	0,25	0,75	28,06	78,26	0,789	1,3
156	77,00	7	22	29,0	20	1,34	3	2405	1	V max	795	1780	Resistenza	Verifica	0,45	1,00	0,23	0,75	26,81	78,26	0,773	1,3
157	77,50	7	22	29,0	20	1,31	3	2351	1	V max	777	1780	Resistenza	Verifica	0,44	1,00	0,23	0,75	26,79	78,26	0,773	1,3
158	78,00	7	22	29,0	20	1,28	3	2297	1	V max	760	1780	Resistenza	Verifica	0,43	1,00	0,22	0,75	26,78	78,26	0,772	1,3
159	78,50	7	22	29,0	20	1,25	3	2243	1	V max	742	1780	Resistenza	Verifica	0,42	1,00	0,22	0,75	26,76	78,26	0,772	1,3
160	79,00	7	22	29,0	20	1,22	3	2190	1	V max	724	1780	Resistenza	Verifica	0,41	1,00	0,21	0,75	26,75	78,26	0,772	1,3
161	79,50	7	22	29,0	20	1,19	3	2137	1	V max	707	1780	Resistenza	Verifica	0,40	1,00	0,21	0,75	26,73	78,26	0,772	1,3
162	80,00	7	22	29,0	20	1,18	3	--	--	--	--	--	Fatica	Verifica	0,39	1,00	0,20	0,75	26,72	78,26	0,772	1,3
163	80,50	7	22	29,0	20	1,18	3	--	--	--	--	--	Fatica	Verifica	0,38	1,00	0,19	0,75	26,71	78,26	0,772	1,3
164	81,00	7	22	29,0	20	1,18	3	--	--	--	--	--	Fatica	Verifica	0,37	1,00	0,19	0,75	26,70	78,26	0,771	1,3
165	81,50	7	22	29,0	20	1,18	3	--	--	--	--	--	Fatica	Verifica	0,36	1,00	0,18	0,75	26,68	78,26	0,771	1,3
166	82,00	7	22	29,0	20	1,18	3	--	--	--	--	--	Fatica	Verifica	0,35	1,00	0,18	0,75	26,68	78,26	0,771	1,3
167	82,50	7	22	29,0	20	1,18	3	--	--	--	--	--	Fatica	Verifica	0,34	1,00	0,17	0,75	26,67	78,26	0,771	1,3
168	83,00	7	22	29,0	20	1,18	3	--	--	--	--	--	Fatica	Verifica	0,33	1,00	0,16	0,75	26,66	78,26	0,771	1,3
169	83,50	7	22	29,0	20	1,17	3	--	--	--	--	--	Fatica	Verifica	0,32	1,00	0,16	0,75	26,65	78,26	0,771	1,3
170	84,00	7	22	29,0	20	1,17	3	--	--	--	--	--	Fatica	Verifica	0,31	1,00	0,15	0,75	26,65	78,26	0,771	1,3
171	84,50	7	22	29,0	20	1,17	3	--	--	--	--	--	Fatica	Verifica	0,30	1,00	0,15	0,75	26,64	78,26	0,771	1,3
172	85,00	7	22	29,0	20	1,17	3	--	--	--	--	--	Fatica	Verifica	0,29	1,00	0,14	0,75	26,64	78,26	0,771	1,3
173	85,50	7	22	29,0	20	1,17	3	--	--	--	--	--	Fatica	Verifica	0,28	1,00	0,14	0,75	26,63	78,26	0,771	1,3
174	86,00	7	22	29,0	20	1,17	3	--	--	--	--	--	Fatica	Verifica	0,27	1,00	0,13	0,75	26,63	78,26	0,771	1,3
175	86,50	7	22	29,0	20	1,17	3	--	--	--	--	--	Fatica	Verifica	0,26	1,00	0,13	0,75	26,63	78,26	0,771	1,3
176	87,00	7	22	29,0	20	1,17	3	--	--	--	--	--	Fatica	Verifica	0,25	1,00	0,12	0,75	26,62	78,26	0,771	1,3
177	87,50	7	22	29,0	20	1,17	3	--	--	--	--	--	Fatica	Verifica	0,24	1,00	0,11	0,75	26,62	78,26	0,771	1,3
178	88,00	7	22	29,0	20	1,17	3	--	--	--	--	--	Fatica	Verifica	0,23	1,00	0,11	0,75	26,62	78,26	0,770	1,3
179	88,50	7	22	29,0	20	1,17	3	--	--	--	--	--	Fatica	Verifica	0,24	1,00	0,11	0,75	26,62	78,26	0,771	1,3
180	89,00	7	22	29,0	20	1,17	3	--	--	--	--	--	Fatica	Verifica	0,25	1,00	0,12	0,75	26,62	78,26	0,771	1,3
181	89,50	7	22	29,0	20	1,17	3	--	--	--	--	--	Fatica	Verifica	0,26	1,00	0,13	0,75	26,63	78,26	0,771	1,3
182	90,00	7	22	29,0	20	1,17	3	--	--	--	--	--	Fatica	Verifica	0,27	1,00	0,13	0,75	26,63	78,26	0,771	1,3
183	90,50	7	22	29,0	20	1,17	3	--	--	--	--	--	Fatica	Verifica	0,28	1,00	0,14	0,75	26,63	78,26	0,771	1,3
184	91,00	7	22	29,0	20	1,17	3	--	--	--	--	--	Fatica	Verifica	0,29	1,00	0,14	0,75	26,64	78,26	0,771	1,3
185	91,50	7	22	29,0	20	1,17	3	--	--	--	--	--	Fatica	Verifica	0,30	1,00	0,15	0,75	26,64	78,26	0,771	1,3
186	92,00	7	22	29,0	20	1,17	3	--	--	--	--	--	Fatica	Verifica	0,31	1,00	0,15	0,75	26,65	78,26	0,771	1,3
187	92,50	7	22	29,0	20	1,17	3	--	--	--	--	--	Fatica	Verifica	0,32	1,00	0,16	0,75	26,65	78,26	0,771	1,3
188	93,00	7	22	29,0	20	1,18	3	--	--	--	--	--	Fatica	Verifica	0,33	1,00	0,16	0,75	26,66	78,26	0,771	1,3
189	93,50	7	22	29,0	20	1,18	3	--	--	--	--	--	Fatica	Verifica	0,34	1,00	0,17	0,75	26,67	78,26	0,771	1,3
190	94,00	7	22	29,0	20	1,18	3	--	--	--	--	--	Fatica	Verifica	0,35	1,00	0,18	0,75	26,68	78,26	0,771	1,3
191	94,50	7	22	29,0	20	1,18	3	--	--	--	--	--	Fatica	Verifica	0,36	1,00	0,18	0,75	26,69	78,26	0,771	1,3
192	95,00	7	22	29,0	20	1,18	3	--	--	--	--	--	Fatica	Verifica	0,37	1,00	0,19	0,75	26,70	78,26	0,771	1,3
193	95,50	7	22	29,0	20	1,18	3	--	--	--	--	--	Fatica	Verifica	0,38	1,00	0,19	0,75	26,71	78,26	0,772	1,3
194	96,00	7	22	29,0	20	1,18	3	--	--	--	--	--	Fatica	Verifica	0,39	1,00	0,20	0,75	26,72	78,26	0,772	1,3
195	96,50	7	22	29,0	20	1,19	3	-2138	2	V min	707	1780	Resistenza	Verifica	0,40	1,00	0,21	0,75	26			

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 53 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

Sez. Num.	Ascissa [m]	Sez. Tipo	Diametro [mm]	Altezza [cm]	Inter. [cm]	Num. pioli x fila MINIMO	Num. pioli x fila EFFETT.	Td [kN]	Combin. N°	Condiz. di carico	Sd [kN/m]	Sr [kN/m]	Condizione Dominante	Esito	SLU		SLE		STATO LIMITE DI FATICA			
															Sd/Sr	<=1	Psd/Prd	<=Ks	DTaud	DTaur*	Interaz.	<=1.3
332	164,50	2	22	29,0	20	1,23	3	-2171	2	V min	733	1780	Resistenza	Verifica	0,41	1,00	0,21	0,75	25,60	78,26	0,757	1,3
333	165,00	1	22	29,0	20	1,31	3	-2231	2	V min	776	1780	Resistenza	Verifica	0,44	1,00	0,22	0,75	26,36	78,26	0,767	1,3
334	165,50	1	22	29,0	20	1,34	4	-2292	2	V min	797	2373	Resistenza	Verifica	0,34	1,00	0,17	0,75	19,76	78,26	0,683	1,3
335	166,00	1	22	29,0	20	1,38	4	-2352	2	V min	818	2373	Resistenza	Verifica	0,34	1,00	0,18	0,75	19,74	78,26	0,683	1,3
336	166,50	1	22	29,0	20	1,41	4	-2414	2	V min	839	2373	Resistenza	Verifica	0,35	1,00	0,18	0,75	19,73	78,26	0,682	1,3
337	167,00	1	22	29,0	20	1,45	4	-2475	2	V min	860	2373	Resistenza	Verifica	0,36	1,00	0,19	0,75	19,76	78,26	0,683	1,3
338	167,50	1	22	29,0	20	1,48	4	-2537	2	V min	881	2373	Resistenza	Verifica	0,37	1,00	0,19	0,75	20,03	78,26	0,686	1,3
339	168,00	1	22	29,0	20	1,52	4	-2599	2	V min	902	2373	Resistenza	Verifica	0,38	1,00	0,20	0,75	20,30	78,26	0,690	1,3
340	168,50	1	22	29,0	20	1,56	4	-2662	2	V min	924	2373	Resistenza	Verifica	0,39	1,00	0,20	0,75	20,57	78,26	0,693	1,3
341	169,00	1	22	29,0	20	1,59	4	-2724	2	V min	945	2373	Resistenza	Verifica	0,40	1,00	0,21	0,75	20,84	78,26	0,697	1,3
342	169,50	1	22	29,0	20	1,63	4	-2788	2	V min	967	2373	Resistenza	Verifica	0,41	1,00	0,21	0,75	21,12	78,26	0,700	1,3
343	170,00	1	22	29,0	20	1,67	4	-2851	2	V min	989	2373	Resistenza	Verifica	0,42	1,00	0,22	0,75	21,39	78,26	0,704	1,3
344	170,50	1	22	29,0	20	1,70	4	-2915	2	V min	1011	2373	Resistenza	Verifica	0,43	1,00	0,22	0,75	21,66	78,26	0,707	1,3
345	171,00	1	22	29,0	20	1,74	4	-2979	2	V min	1033	2373	Resistenza	Verifica	0,44	1,00	0,23	0,75	21,93	78,26	0,711	1,3
346	171,50	1	22	29,0	20	1,78	4	-3044	2	V min	1055	2373	Resistenza	Verifica	0,44	1,00	0,23	0,75	22,20	78,26	0,714	1,3
347	172,00	1	22	29,0	20	1,82	4	-3108	2	V min	1077	2373	Resistenza	Verifica	0,45	1,00	0,24	0,75	22,48	78,26	0,718	1,3
348	172,50	1	22	29,0	20	1,85	4	-3174	2	V min	1099	2373	Resistenza	Verifica	0,46	1,00	0,25	0,75	22,75	78,26	0,721	1,3
349	173,00	1	22	29,0	20	1,89	4	-3239	2	V min	1122	2373	Resistenza	Verifica	0,47	1,00	0,25	0,75	23,02	78,26	0,725	1,3
350	173,50	1	22	29,0	20	1,93	4	-3305	2	V min	1144	2373	Resistenza	Verifica	0,48	1,00	0,26	0,75	23,30	78,26	0,728	1,3
351	174,00	1	22	29,0	20	1,97	4	-3371	2	V min	1167	2373	Resistenza	Verifica	0,49	1,00	0,26	0,75	23,57	78,26	0,732	1,3
352	174,50	1	22	29,0	20	2,00	4	-3437	2	V min	1190	2373	Resistenza	Verifica	0,50	1,00	0,27	0,75	23,84	78,26	0,735	1,3
353	175,00	1	22	29,0	20	2,04	4	-3504	2	V min	1213	2373	Resistenza	Verifica	0,51	1,00	0,27	0,75	24,12	78,26	0,739	1,3
354	175,50	1	22	29,0	20	2,08	4	-3571	2	V min	1235	2373	Resistenza	Verifica	0,52	1,00	0,28	0,75	24,40	78,26	0,742	1,3
355	176,00	1	22	29,0	20	2,12	4	-3638	2	V min	1258	2373	Resistenza	Verifica	0,53	1,00	0,28	0,75	24,67	78,26	0,746	1,3

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 54 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

4.5 Verifica delle saldature longitudinali

I cordoni d'angolo delle saldature delle travi principali sono stati verificati mediante un codice di calcolo automatico allo SLU di resistenza e allo SLU di fatica. Nel caso più generale possono essere verificati:

- i cordoni di collegamento della flangia superiore (Fibra C) all'anima;
- i cordoni di saldatura dell'anima (Fibra X) nell'ipotesi che questa derivi dall'assemblaggio di due pannelli;
- i cordoni di collegamento della flangia inferiore (Fibra B) all'anima.

Per la resistenza è necessario che i valori della tensione di confronto a livello dei cordoni di saldatura soddisfino simultaneamente le seguenti condizioni (D. Min. 14/01/2008):

1. $\sqrt{\tau_{//}^2 + n_{\perp}^2 + t_{\perp}^2} \leq 0.85 f_{yk}$ per acciaio S355
2. $|n_{\perp}| + |t_{\perp}| \leq 0.70 f_{yk}$ per acciaio S355

Nel calcolo della n_{\perp} per il cordone a livello della flangia superiore si tiene conto degli effetti locali determinati dal peso della soletta, dai carichi permanenti e dell'azione di una ruota del sistema Tandem (larghezza dell'impronta 40 cm) diffusa a 45° nello spessore della pavimentazione e della soletta.

Per quanto riguarda i fenomeni di fatica, è stata condotta una verifica a **danneggiamento** secondo il criterio **della vita utile a fatica**, ipotizzando **conseguenze significative** della rottura; ciò conduce ad un coefficiente parziale di sicurezza pari a $\gamma_{m,F} = 1,35$.

AZIONI PER EFFETTI LOCALI			
Saldatura su Fibra C			
Carico distribuito ⇒ soletta	Q _{C1}	50	kN/m
Carico distribuito ⇒ permanenti	Q _{C2}	26	kN/m
Carico distribuito ⇒ aggiuntivo	Q _{C3}	0	kN/m
Carico concentrato ⇒ accidentale	P _{C1}	150	kN
Lunghezza per distribuzione carico concentrato	L _{PC1}	132	cm
Saldatura su Fibra X			
Carico distribuito ⇒ aggiuntivo	Q _{X1}	0	kN/m
Saldatura su Fibra B			
Carico distribuito ⇒ aggiuntivo	Q _{B1}	0	kN/m

Tabella 4.2 – Azioni locali per la verifica delle saldature

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N° 640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 55 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

VERIFICA A FATICA SALDATURE			
Coeff. parziale di sicurezza per le azioni da fatica	γ_{Ff}	1	
Delta resistente per fatica per 2×10^6 cicli	$\Delta\tau_R$	80	N/mm ²
Coefficiente parziale di sicurezza per $\Delta\tau_R$	$\gamma_{m,F}$	1,35	
Carico da fatica		LM3	

Tabella 4.3 – Parametri di resistenza delle saldature

I risultati delle verifiche in corrispondenza delle sezioni di cui all'APPENDICE 2-Geometria delle Sezioni di Verifica sono sinteticamente raccolti nelle tabelle successive.

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 60 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

Sez. Num.	Ascissa [m]	Sez. Tipo	Comb. Num.	Condiz. di Carico	Taglio Td [kN]	Esito della verifica	FIBRA B			FIBRA C			FIBRA X			VERIFICA DI RESISTENZA				VERIFICA A FATICA						
							Condiz. dominante	Sezione gola [mm]		Scorr. Sd [kN/m]	Condiz. dominante	Sezione gola [mm]		Scorr. Sd [kN/m]	Condiz. dominante	Sezione gola [mm]		Scorr. Sd [kN/m]	SIGMA IDEALE su fibra:			SIGMA resist.	DELTA TAU su fibra:			Dtaur gm x gs
								minima	effett.			minima	effett.			minima	effett.		B	C	X		B	C	X	
301	149,00	2	1	V max	2955	Verifica	Resist.	1,97	6,00	979	Resist.	1,91	6,00	928	--	--	--	81,6	78,9	--	< 248,5	16,4	18,1	--	< 59,3	
302	149,50	2	1	V max	2857	Verifica	Resist.	1,90	6,00	946	Resist.	1,85	6,00	899	--	--	--	78,8	76,6	--	< 248,5	16,4	18,1	--	< 59,3	
303	150,00	2	--	--	--	Verifica	Resist.	1,84	6,00	913	Fatica	1,83	6,00	--	--	--	76,1	74,3	--	< 248,5	16,3	18,1	--	< 59,3		
304	150,50	2	--	--	--	Verifica	Resist.	1,77	6,00	880	Fatica	1,83	6,00	--	--	--	73,3	72,0	--	< 248,5	16,3	18,0	--	< 59,3		
305	151,00	2	--	--	--	Verifica	Resist.	1,71	6,00	847	Fatica	1,82	6,00	--	--	--	70,6	69,8	--	< 248,5	16,3	18,0	--	< 59,3		
306	151,50	2	--	--	--	Verifica	Fatica	1,65	6,00	--	Fatica	1,82	6,00	--	--	--	67,9	67,5	--	< 248,5	16,3	18,0	--	< 59,3		
307	152,00	2	--	--	--	Verifica	Fatica	1,65	6,00	--	Fatica	1,82	6,00	--	--	--	65,2	65,2	--	< 248,5	16,3	18,0	--	< 59,3		
308	152,50	2	--	--	--	Verifica	Fatica	1,65	6,00	--	Fatica	1,82	6,00	--	--	--	62,5	63,0	--	< 248,5	16,3	18,0	--	< 59,3		
309	153,00	2	--	--	--	Verifica	Fatica	1,64	6,00	--	Fatica	1,82	6,00	--	--	--	59,8	60,7	--	< 248,5	16,2	17,9	--	< 59,3		
310	153,50	2	--	--	--	Verifica	Fatica	1,64	6,00	--	Fatica	1,81	6,00	--	--	--	57,1	58,5	--	< 248,5	16,2	17,9	--	< 59,3		
311	154,00	2	--	--	--	Verifica	Fatica	1,64	6,00	--	Fatica	1,81	6,00	--	--	--	54,4	56,3	--	< 248,5	16,2	17,9	--	< 59,3		
312	154,50	2	--	--	--	Verifica	Fatica	1,64	6,00	--	Fatica	1,81	6,00	--	--	--	51,7	54,1	--	< 248,5	16,2	17,9	--	< 59,3		
313	155,00	2	--	--	--	Verifica	Fatica	1,64	6,00	--	Fatica	1,81	6,00	--	--	--	49,0	51,9	--	< 248,5	16,2	17,9	--	< 59,3		
314	155,50	2	--	--	--	Verifica	Fatica	1,64	6,00	--	Fatica	1,81	6,00	--	--	--	46,3	49,8	--	< 248,5	16,2	17,9	--	< 59,3		
315	156,00	2	--	--	--	Verifica	Fatica	1,63	6,00	--	Fatica	1,81	6,00	--	--	--	43,7	47,6	--	< 248,5	16,1	17,8	--	< 59,3		
316	156,50	2	--	--	--	Verifica	Fatica	1,63	6,00	--	Fatica	1,80	6,00	--	--	--	41,0	45,5	--	< 248,5	16,1	17,8	--	< 59,3		
317	157,00	2	--	--	--	Verifica	Fatica	1,63	6,00	--	Fatica	1,80	6,00	--	--	--	38,4	43,4	--	< 248,5	16,1	17,8	--	< 59,3		
318	157,50	2	--	--	--	Verifica	Fatica	1,63	6,00	--	Fatica	1,80	6,00	--	--	--	35,7	41,6	--	< 248,5	16,1	17,8	--	< 59,3		
319	158,00	2	--	--	--	Verifica	Fatica	1,63	6,00	--	Fatica	1,80	6,00	--	--	--	36,3	43,9	--	< 248,5	16,1	17,8	--	< 59,3		
320	158,50	2	--	--	--	Verifica	Fatica	1,63	6,00	--	Fatica	1,80	6,00	--	--	--	39,1	46,1	--	< 248,5	16,1	17,8	--	< 59,3		
321	159,00	2	--	--	--	Verifica	Fatica	1,63	6,00	--	Fatica	1,80	6,00	--	--	--	41,9	48,3	--	< 248,5	16,1	17,7	--	< 59,3		
322	159,50	2	--	--	--	Verifica	Fatica	1,62	6,00	--	Fatica	1,80	6,00	--	--	--	44,7	50,6	--	< 248,5	16,0	17,7	--	< 59,3		
323	160,00	2	--	--	--	Verifica	Fatica	1,62	6,00	--	Fatica	1,79	6,00	--	--	--	47,5	52,9	--	< 248,5	16,0	17,7	--	< 59,3		
324	160,50	2	--	--	--	Verifica	Fatica	1,62	6,00	--	Fatica	1,79	6,00	--	--	--	50,3	55,3	--	< 248,5	16,0	17,7	--	< 59,3		
325	161,00	2	--	--	--	Verifica	Fatica	1,62	6,00	--	Fatica	1,79	6,00	--	--	--	53,1	57,6	--	< 248,5	16,0	17,7	--	< 59,3		
326	161,50	2	--	--	--	Verifica	Fatica	1,62	6,00	--	Fatica	1,79	6,00	--	--	--	55,9	59,9	--	< 248,5	16,0	17,7	--	< 59,3		
327	162,00	2	--	--	--	Verifica	Fatica	1,62	6,00	--	Fatica	1,79	6,00	--	--	--	58,7	62,3	--	< 248,5	16,0	17,7	--	< 59,3		
328	162,50	2	--	--	--	Verifica	Fatica	1,62	6,00	--	Fatica	1,79	6,00	--	--	--	61,6	64,7	--	< 248,5	16,0	17,7	--	< 59,3		
329	163,00	2	--	--	--	Verifica	Fatica	1,62	6,00	--	Fatica	1,79	6,00	--	--	--	64,4	67,1	--	< 248,5	16,0	17,7	--	< 59,3		
330	163,50	2	--	--	--	Verifica	Resist.	1,63	6,00	-808	Fatica	1,79	6,00	--	--	--	67,3	69,5	--	< 248,5	16,0	17,6	--	< 59,3		
331	164,00	2	--	--	--	Verifica	Resist.	1,69	6,00	-842	Fatica	1,78	6,00	--	--	--	70,2	72,0	--	< 248,5	16,0	17,6	--	< 59,3		
332	164,50	2	2	V min	-2678	Verifica	Resist.	1,77	6,00	-877	Resist.	1,80	6,00	-872	--	--	--	73,1	74,4	--	< 248,5	16,0	17,6	--	< 59,3	
333	165,00	1	2	V min	-2781	Verifica	Resist.	1,74	6,00	-863	Resist.	1,86	6,00	-904	--	--	--	71,9	77,0	--	< 248,5	15,0	18,0	--	< 59,3	
334	165,50	1	2	V min	-2884	Verifica	Resist.	1,80	6,00	-896	Resist.	1,92	6,00	-933	--	--	--	74,7	79,4	--	< 248,5	15,0	18,0	--	< 59,3	
335	166,00	1	2	V min	-2987	Verifica	Resist.	1,87	6,00	-929	Resist.	1,97	6,00	-963	--	--	--	77,5	81,8	--	< 248,5	15,0	17,9	--	< 59,3	
336	166,50	1	2	V min	-3091	Verifica	Resist.	1,94	6,00	-963	Resist.	2,03	6,00	-992	--	--	--	80,2	84,2	--	< 248,5	15,0	17,9	--	< 59,3	
337	167,00	1	2	V min	-3195	Verifica	Resist.	2,01	6,00	-997	Resist.	2,09	6,00	-1022	--	--	--	83,0	86,7	--	< 248,5	15,0	18,0	--	< 59,3	
338	167,50	1	2	V min	-3298	Verifica	Resist.	2,07	6,00	-1030	Resist.	2,15	6,00	-1052	--	--	--	85,8	89,1	--	< 248,5	15,3	18,2	--	< 59,3	
339	168,00	1	2	V min	-3403	Verifica	Resist.	2,14	6,00	-1064	Resist.	2,21	6,00	-1082	--	--	--	88,6	91,6	--	< 248,5	15,5	18,5	--	< 59,3	
340	168,50	1	2	V min	-3507	Verifica	Resist.	2,21	6,00	-1097	Resist.	2,27	6,00	-1112	--	--	--	91,5	94,1	--	< 248,5	15,6	18,6	--	< 59,3	
341	169,00	1	2	V min	-3612	Verifica	Resist.	2,28	6,00	-1131	Resist.	2,33	6,00	-1143	--	--	--	94,3	96,5	--	< 248,5	15,8	18,8	--	< 59,3	
342	169,50	1	2	V min	-3717	Verifica	Resist.	2,34	6,00	-1165	Resist.	2,39	6,00	-1173	--	--	--	97,1	99,0	--	< 248,5	16,0	19,1	--	< 59,3	
343	170,00	1	2	V min	-3822	Verifica	Resist.	2,41	6,00	-1199	Resist.	2,45	6,00	-1203	--	--	--	100,0	101,5	--	< 248,5	16,2	19,3	--	< 59,3	
344	170,50	1	2	V min	-3928	Verifica	Resist.	2,48	6,00	-1234	Resist.	2,51	6,00	-1234	--	--	--	102,8	104,1	--	< 248,5	16,8	20,0	--	< 59,3	
345	171,00	1	2	V min	-4034	Verifica	Resist.	2,55	6,00	-1268	Resist.	2,57	6,00	-1265	--	--	--	105,7	106,6	--	< 248,5	17,5	20,8	--	< 59,3	
346	171,50	1	2	V min	-4141	Verifica	Resist.	2,62	6,00	-1302	Resist.	2,63	6,00	-1296	--	--	--	108,5	109,1	--	< 248,5	18,1	21,6	--	< 59,3	
347	172,00	1	2	V min	-4248	Verifica	Resist.	2,69	6,00	-1337	Resist.	2,70	6,00	-1327	--	--	--	111,4	111,7	--	< 248,5	18,8	22,3	--	< 59,3	
348	172,50	1	2	V min	-4355	Verifica	Resist.	2,76	6,00	-1372	Resist.	2,76	6,00	-1357	--	--	--	114,3	114,2	--	< 248,5	19,4	23,1	--	< 59,3	
349	173,00	1	2	V min	-4462	Verifica	Resist.	2,83	6,00	-1406	Resist.	2,82	6,00	-1389	--	--	--	117,2	116,8	--	< 248,5	20,1	23,9	--	< 59,3	
350	173,50	1	2	V min	-4570	Verifica	Resist.	2,90	6,00	-1441	Resist.	2,88	6,00	-1420	--	--	--	120,1	119,4	--	< 248,5	20,8	24,7	--	< 59,3	
351	174,00	1	2	V min	-4678	Verifica	Resist.	2,97	6,00	-1476	Resist.	2,95	6,00	-1451	--	--	--	123,0	122,0	--	< 248,5	21,5	25,6	--	< 59,3	
352	174,50	1	2	V min	-4786	Verifica	Resist.	3,04	6,00	-1511	Resist.	3,01	6,00	-1483	--	--	--	125,9	124,6	--	< 248,5	22,2	26,4	--	< 59,3	
353	175,00	1	2	V min	-4895	Verifica	Resist.	3,11	6,00	-1546	Resist.	3,07	6,00	-1514	--	--	--	128,9	127,2	--	< 248,5	23,0	27,3	--	< 59,3	
354	175,50	1	2	V min	-5004	Verifica	Resist.	3,18	6,00	-1582	Resist.	3,13	6,00	-1546	--	--	--	131,8	129,8	--	< 248,5	23,7	28,1	--	< 59,3	
355	176,00	1	2	V min	-5113	Verifica	Resist.	3,25	6,00	-1617	Resist.	3,20	6,00	-1578	--	--	--	134,8	132,4	--	< 248,5	24,4	29,0	--	< 59,3	

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N° 640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 61 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

4.6 Traverso di pila

Il telaio trasversale di appoggio è costituito dai due montanti verticali, dalla trave di collegamento (traverso) con sezione doppio T e da due elementi diagonali, a limitare la deformabilità del traverso, con sezioni a doppia L 150 x15 (si veda la seguente figura).

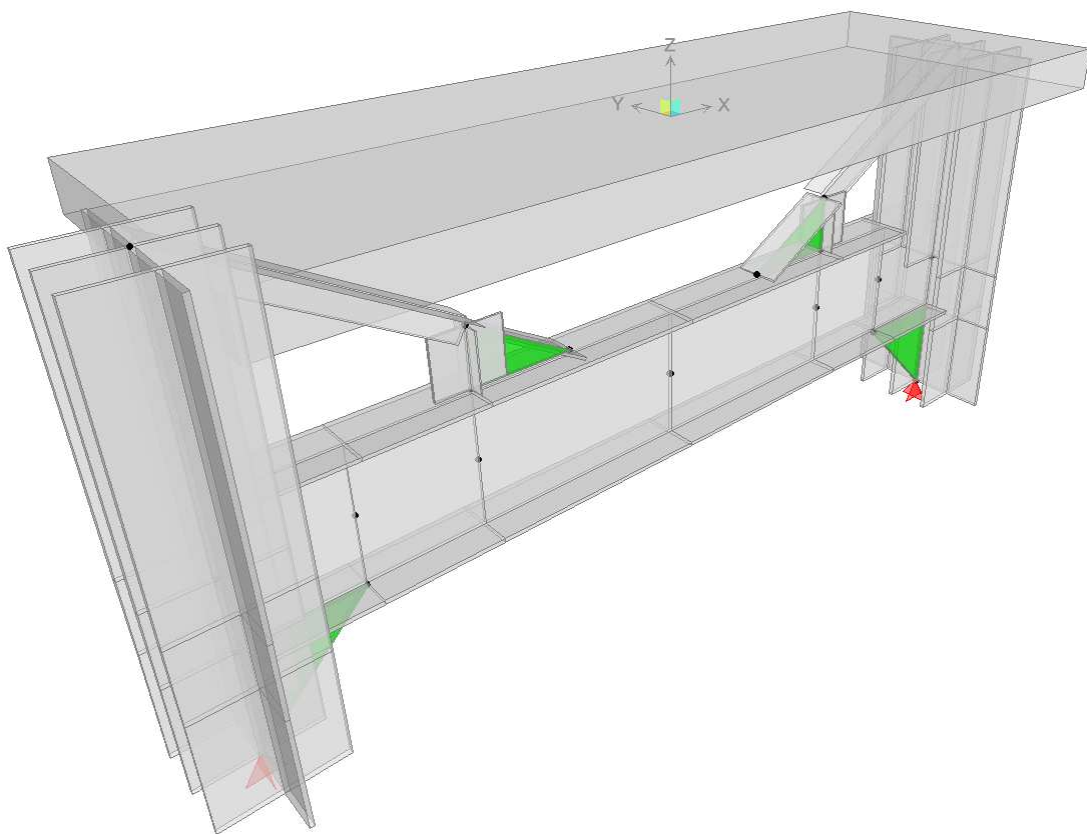


Figura 4.5 – Telaio trasversale per il calcolo delle sollecitazioni sul traverso

Al telaio di pila è affidato il compito di riportare agli appoggi le azioni derivanti dai carichi di tipo verticale, permanenti ed accidentali, e orizzontali, dovuti al vento e al sisma. Per tali motivi nel seguito si riportano le verifiche di resistenza degli elementi costituenti il traverso stesso sotto le due configurazioni di carico dimensionanti, per la condizione di esercizio (statica) e sismica.

Le sollecitazioni di progetto derivanti dall'azione sismica sono schematizzate mediante forze orizzontali agenti a livello della soletta, definite sulla base dei massimi spostamenti trasversali dell'opera e delle rigidzze dei dispositivi d'isolamento, alle quali sono associate le reazioni concomitanti dovute ai carichi verticali previsti in combinazione sismica.

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 62 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

Nella condizione di esercizio (statica) le azioni orizzontali sono dovute al vento, mentre quelle verticali considerano i carichi permanenti ed accidentali nelle configurazione che massimizza i loro effetti.

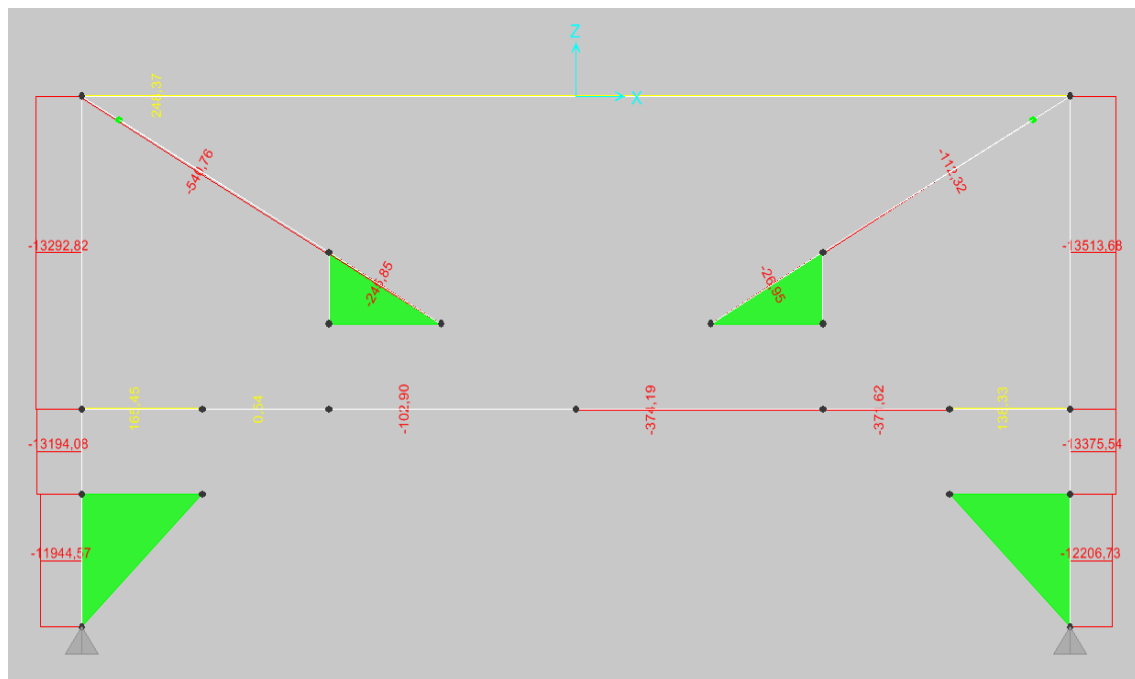
Il modello agli elementi finiti utilizzato considera le aste come elementi tipo “beam”, con vincoli esterni a simulare le reali condizione di connessione. Alle singole aste è associato il relativo valore del coefficiente (b) in modo da stimare adeguatamente la lunghezza libera di inflessione nel piano del telaio stesso e fuori dal piano.

Le verifiche di resistenza, sotto lo stato di sollecitazione combinato di flessione, trazione/compressione e taglio, sono effettuate per tutte le sezione del traverso, dei diagonali e dei montanti verticali. Le verifiche di resistenza nel caso di elementi compressi tengono conto degli effetti dovuti all’instabilità assiale secondo le indicazioni de DM 14.01.2008 al punto 4.2.4.1.3.3 per membrature inflesse e compresse.

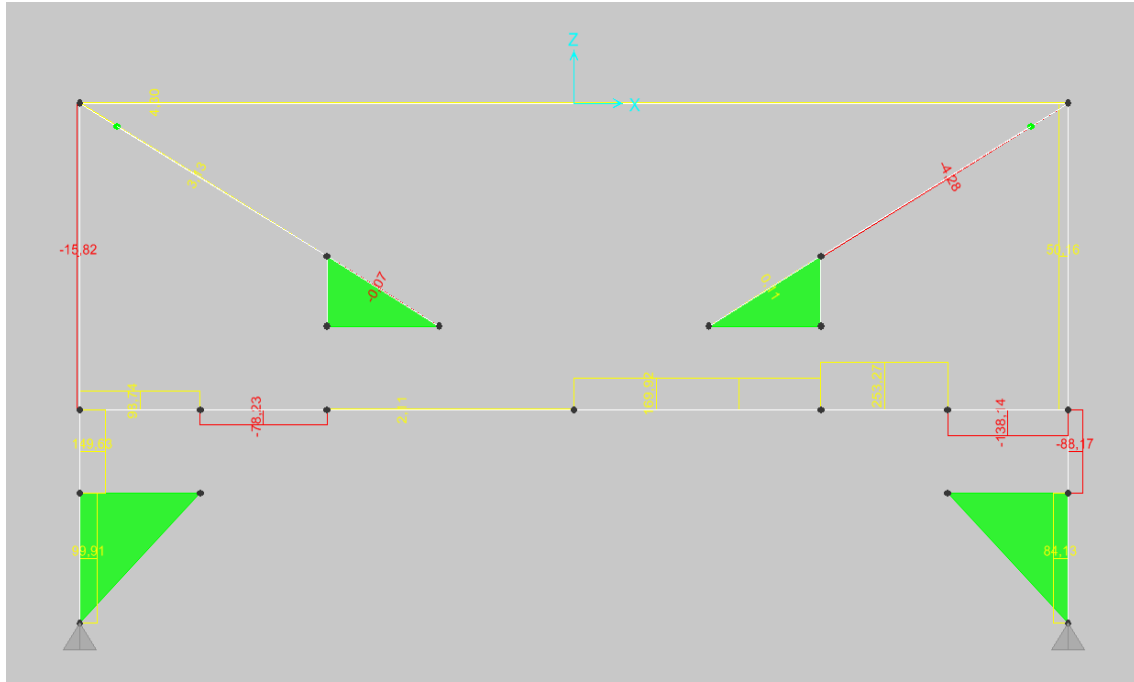
Nel seguito si riportano i diagrammi delle sollecitazioni flettenti, assiali e di taglio per le due combinazioni fondamentali considerate:

- combinazione statica

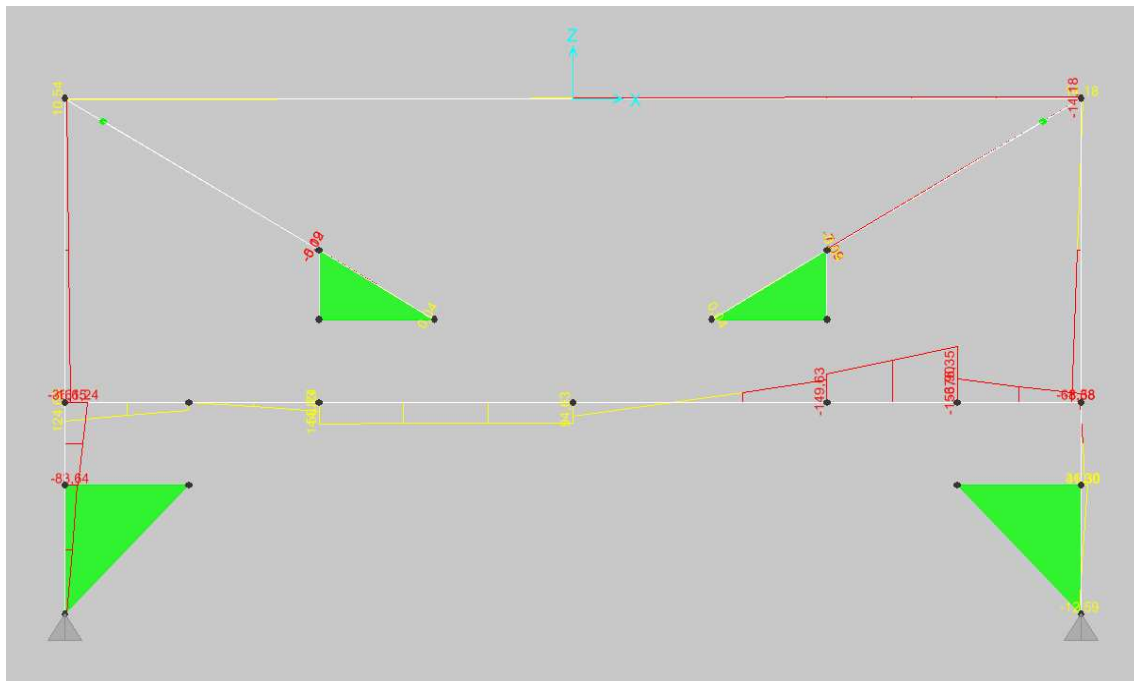
C1STATIC - Axial Force



C1STATIC - Shear 2-2

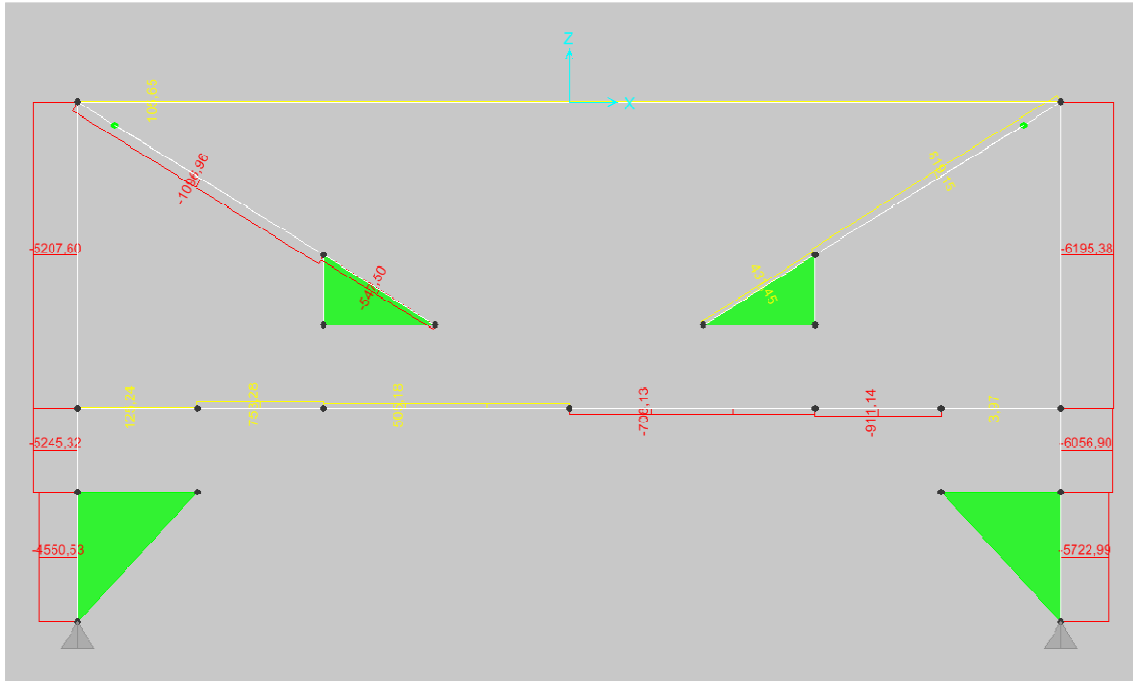


C1STATIC – Moment 3-3

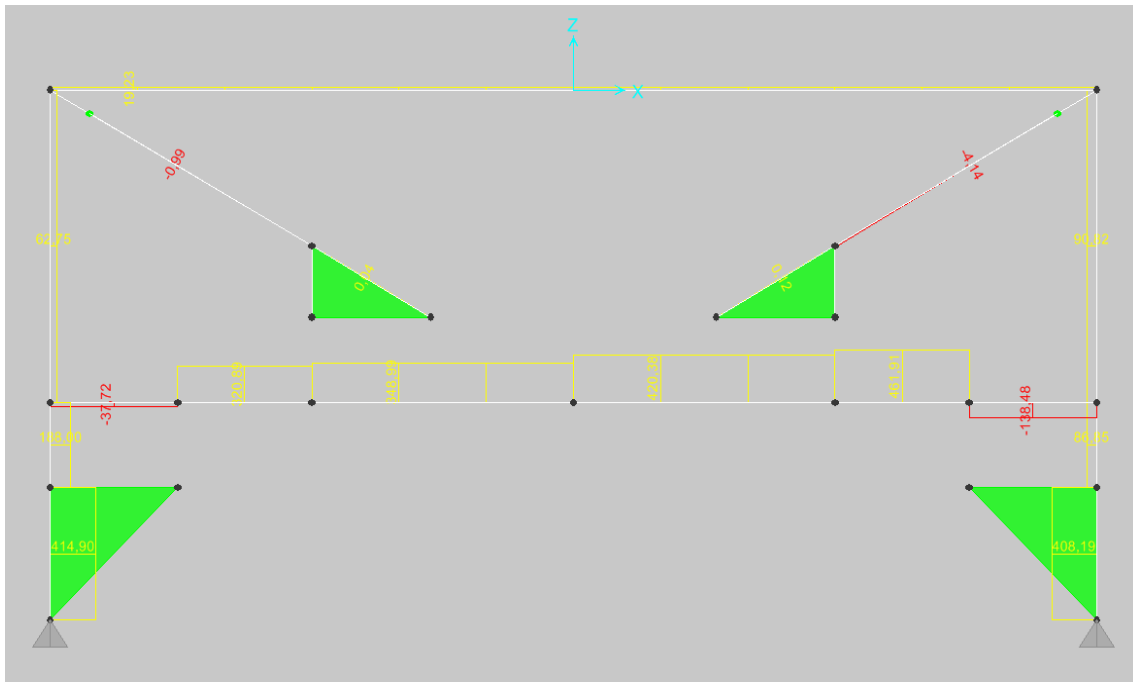


-combinazione sismica.

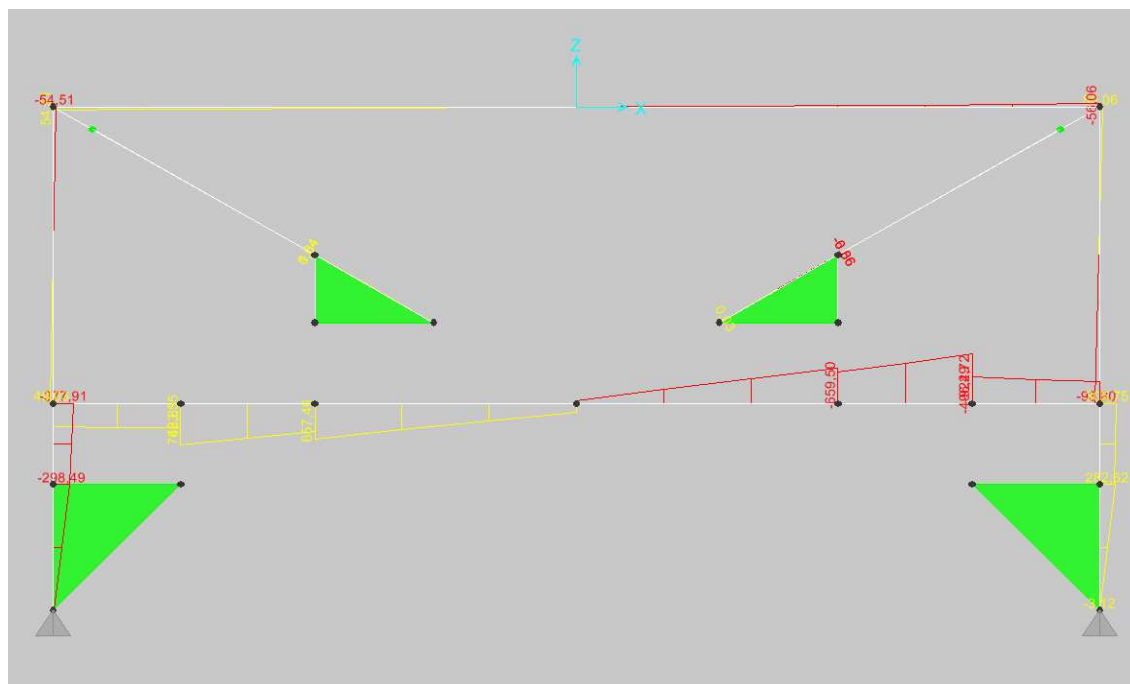
C1SISM - Axial Force



C1SISM- Shear 2-2



C1SISM – Moment 3-3



CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 66 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

4.6.1 Verifica del montante verticale

Nel prospetto seguente si riportano le verifiche nella sezione maggiormente sollecitata del montante verticale, per la combinazione dimensionante.

Combo : C1STATICA
Units : KN, m, C

```

Frame : M2
X Mid : -2,875
Y Mid : 0,000
Z Mid : -1,875
Length : 0,450
Loc : 0,450

Design Sect: montante pila
Design Type: Column
Frame Type : Moment Resisting Frame
Sect Class : Class 3
Major Axis : 0,000 degrees counterclockwise from local 3
RLLF : 1,000

Area : 0,091
IMajor : 0,003
IMinor : 0,007
Ixy : 0,000

EMajor : 0,007
EMinor : 0,012
EMajor : 0,011
EMinor : 0,021

rMajor : 0,169
rMinor : 0,279
E : 210000000,00
Fy : 355000,000

AVMajor: 0,056
AVMinor: 0,023

```

STRESS CHECK FORCES & MOMENTS

Location	F	M33	M22	V2	V3	T
0,450	-13194,076	-161,243	0,000	149,626	0,000	0,000

FM DEMAND/CAPACITY RATIO

Governing Equation	Total Ratio	F Ratio	MMajor Ratio	MMinor Ratio	Ratio Limit	Status Check
(6.61)	0,590	= 0,511	+ 0,069	+ 0,000	0,950	OK

AXIAL FORCE DESIGN

	Ned	Nc, Rd	Nt, Rd	Nb33, Rd	Nb22, Rd
	Force	Capacity	Capacity	Major	Minor
Axial	-13194,076	25814,287	30793,714	25814,287	29394,000

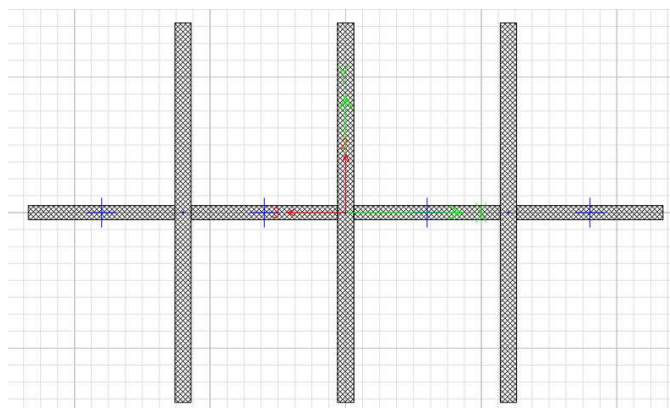
MOMENT DESIGN

	Ned	Nc, Rd	Nt, Rd	Nb, Rd
	Moment	Capacity	Capacity	Capacity
Major Moment	-161,243	2486,528	2486,528	2373,504
Minor Moment	0,000	4111,649	4111,649	

	K	L	k	kxy	kxz	C1
	Factor	Factor	Factor	Factor	Factor	Factor
Major Moment	2,000	6,220	1,134	1,000		1,000
Minor Moment	0,100	6,220	1,004		1,004	

SHEAR DESIGN

	Ved	Vc, Rd	Stress	Status	Ted
	Force	Capacity	Ratio	Check	Torsion
Major Shear	149,626	11019,526	0,014	OK	0,000
Minor Shear	0,000	4457,398	0,000	OK	0,000



CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 67 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

Figura 4.6 – Sezione del montante

4.6.2 Verifica del diagonale

Nel prospetto seguente si riportano le verifica nella sezione maggiormente sollecitata del diagonale, per la combinazione dimensionante.

```

Combo : C1SISMA
Units : KN, m, C

Frame : D1
X Mid : -2,156
Y Mid : 0,000
Z Mid : -0,413
Length : 1,657
Loc : 1,657

Design Sect: 2L 150x15
Design Type: Brace
Frame Type : Moment Resisting Frame
Sect Class : Class 3
Major Axis : 0,000 degrees counterclockwise from local 3
RLLF : 1,000

Area : 0,009
IMajor : 1,823E-05
IMinor : 4,227E-05
Ixy : 0,000
EMajor : 1,704E-04
EMinor : 2,842E-04
EMajor : 3,070E-04
EMinor : 4,534E-04
rMajor : 0,046
rMinor : 0,070
E : 210000000,00
Fy : 355000,000
AVMajor: 0,004
AVMinor: 0,006

STRESS CHECK FORCES & MOMENTS
Location      F      M33      M22      V2      V3      T
1,657        -1096,958  1,642    0,000   -0,990  0,000  0,000

PMM DEMAND/CAPACITY RATIO
Governing    Total    F      MMajor    MMinor    Ratio    Status
Equation     Ratio   Ratio  Ratio     Ratio     Limit   Check
(6.62)       0,487   =  0,456 + 0,031 + 0,000  0,950   OK

AXIAL FORCE DESIGN
          Ned      Nc, Rd      Nt, Rd      Nb33, Rd      Nb22, Rd
Force     Capacity  Capacity  Capacity     Major      Minor
Axial     -1096,958  2372,227  2890,714    2372,227    2406,066

MOMENT DESIGN
          Ned      Nc, Rd      Mv, Rd      Mb, Rd
Moment    Capacity  Capacity  Capacity     Capacity
Major Moment  1,642    57,602    57,602    54,994
Minor Moment  0,000    89,313    89,313

          K      L      k      key      kyz      C1
Factor    Factor  Factor  Factor  Factor  Factor  Factor
Major Moment  1,000    1,000    0,678    0,986      1,122    1,000
Minor Moment  1,000    1,450

SHEAR DESIGN
          Ved      Vc, Rd      Stress      Status      Ted
Force     Capacity  Ratio     Check      Torsion
Major Shear  0,990    786,761    0,001     OK          0,000
Minor Shear  0,000    1140,242    0,000     OK          0,000

BRACE MAXIMUM AXIAL LOADS
          F      F
Comp     Tens
Axial    N/C     -1096,958

```

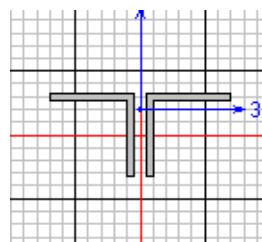


Figura 4.7 – Sezione del diagonale

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 68 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

4.6.3 Verifica del traverso

Nel prospetto seguente si riportano le verifiche nella sezione maggiormente sollecitata del traverso, per la combinazione dimensionante.

Combo : C1SISMA
Units : KN, m, C

```

Frame : TB                      Design Sect: traverso h90
X Mid : 1,806                   Design Type: Beam
Y Mid : 0,000                   Frame Type : Moment Resisting Frame
Z Mid : -1,630                  Sect Class : Class 3
Length : 0,738                  Major Axis : 0,000 degrees counterclockwise from local 3
Loc : 0,738                     RLLF : 1,000

Area : 0,037                    SMajor : 0,011                rMajor : 0,362                AVMajor: 0,018
IMajor : 0,003                  SMinor : 0,001                rMinor : 0,085                AVMinor: 0,018
IMinor : 2,672E-04              ZMajor : 0,012                E : 210000000,00
Ixy : 0,000                     ZMinor : 0,002                Fy : 355000,000

```

STRESS CHECK FORCES & MOMENTS

Location	P	M33	M22	V2	V3	T
0,738	-911,139	-922,721	0,000	461,906	0,000	0,000

PMM DEMAND/CAPACITY RATIO

Governing Equation (6.62)	Total Ratio	P Ratio	MMajor Ratio	MMinor Ratio	Ratio Limit	Status Check
	0,545	- 0,087	+ 0,458	+ 0,000	0,950	OK

AXIAL FORCE DESIGN

	Ned Force	Nc,Rd Capacity	Nt,Rd Capacity	Nb33,Rd Major	Nb22,Rd Minor
Axial	-911,139	10451,735	12509,524	11940,909	10451,735

MOMENT DESIGN

	Med Moment	Mc,Rd Capacity	Mv,Rd Capacity	Mb,Rd Capacity
Major Moment	-922,721	3645,950	3645,950	3480,225
Minor Moment	0,000	451,752	451,752	

	K Factor	L Factor	k Factor	kzy Factor	kyz Factor	C1 Factor
Major Moment	0,500	7,770	1,005	0,997		1,000
Minor Moment	0,500	7,770	1,023		1,023	

SHEAR DESIGN

	Ved Force	Vc,Rd Capacity	Stress Ratio	Status Check	Ted Torsion
Major Shear	461,906	3451,308	0,134	OK	0,000
Minor Shear	0,000	3600,361	0,000	OK	0,000

CONNECTION SHEAR FORCES FOR BEAMS

	VMajor Left	VMajor Right
Major (V2)	461,906	461,906



Figura 4.8 – Sezione del traverso

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 69 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

4.7 Verifica di stabilità delle piattabande delle travi principali

In esercizio, il rischio di sbandamento è limitato alle piattabande inferiori compresse nelle zone di momento negativo in prossimità degli appoggi intermedi. La presenza della soletta, infatti, permette di trascurare la deformabilità globale della struttura. I telai trasversali, costituiti dai traversi, dai montanti e da un tratto collaborante di soletta, si oppongono allo sbandamento e rappresentano vincoli elastici discreti per l'ala inferiore della trave. La verifica di stabilità per la modalità latero-torsionale (LT) è condotta in accordo con le indicazioni delle Norme Europee UNI EN 1993-1-1:2005 e UNI EN 1993-2:2007 (riprese anche al punto 4.2.4.1.3.2 del nuovo DM 14/01/2008), determinando il momento resistente di progetto ridotto per instabilità

$$M_{b,Rd} = \frac{\chi_{LT} \cdot W_y \cdot f_{yk}}{\gamma_{M1}} \text{ (design buckling resistance moment).}$$

con

- χ_{LT} coefficiente di riduzione per l'instabilità flessio-torsionale
- γ_{M1} coefficiente parziale di sicurezza allo Stato Limite Ultimo per instabilità pari a 1,1 per membrature di ponti stradali e ferroviari
- W_y
 - o $W_{pl,y}$ per sezioni trasversali di classe 1 o 2
 - o $W_{el,y}$ per sezioni trasversali di classe 3
 - o $W_{eff,y}$ per sezioni trasversali di classe 4;

($W_{pl,y}$ è il modulo di resistenza plastico della sezione - $W_{el,y}$ è il modulo di resistenza elastico - $W_{eff,y}$ è il modulo di resistenza efficace).

Il valore di χ_{LT} , per piattabande compresse di travi continue, è determinato secondo le indicazioni della norma UNI EN 1993-2 a partire dal calcolo di N_{cr} della piattabanda stessa elasticamente vincolata. Il coefficiente χ_{LT} vale

$$\frac{1}{\phi_{LT} + [\phi_{LT}^2 - \beta \bar{\lambda}_{LT}^2]^{0.5}} \leq \begin{cases} 1 \\ 1/\bar{\lambda}_{LT}^2 \end{cases}$$

con $\phi_{LT} = 0,5 \cdot [1 + \alpha_{LT} (\bar{\lambda}_{LT} - \bar{\lambda}_{LT,0}) + \beta \bar{\lambda}_{LT}^2]$ e, per sezioni laminate o sezioni saldate equivalenti, i

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 70 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

valori consigliati dei parametri $\bar{\lambda}_{LT,0}$ e β valgono rispettivamente 0,2 e 1.

Le curve di stabilità da utilizzare sono funzione della snellezza della sezione (h/b) e sono scelte in base alla seguente tabella.

Sezione trasversale	Limiti	Curva di instabilità
Sezioni a I laminate	$h/b \leq 2$	a
	$h/b > 2$	b
Sezioni a I saldate	$h/b \leq 2$	c
	$h/b > 2$	d

Tabella 4.4 - Curve di stabilità in funzione delle tipologie di sezione

Il coefficiente α_{LT} per la curva di stabilità utilizzata (d) è pari a 0,76. Secondo il punto 6.3.2.2 (4) di UNI EN 1993-1-1:2005, per valori della snellezza adimensionalizzata $\bar{\lambda}_{LT} \leq \bar{\lambda}_{LT,0}$ gli effetti dell'instabilità flessio-torsionale possono essere ignorati e si applicano solo verifiche di resistenza della sezione trasversale (la stabilità non pregiudica la resistenza e si usa il coefficiente parziale di sicurezza γ_{M0}).

Il valore della snellezza adimensionalizzata per la piattabanda compressa è determinato dalla seguente relazione

$$\bar{\lambda}_{LT} = \sqrt{\frac{A_{eff} \cdot f_{yk}}{N_{cr}}} = \sqrt{\frac{f_{yk}}{\sigma_{cr}}}$$

in cui, a favore di sicurezze, considerando un valore maggiorato dell'area di sezione compressa $A_{eff} = \left[A_{eff,f} + \frac{A_{eff,w}}{3} \right]$, in cui alla sezione efficace della piattabanda è aggiunto un terzo della parte di anima. Questo contributo, infatti, aumenta il valore della sollecitazione nel corrente, senza che l'inerzia della piattabanda subisca variazioni significative. Il valore di N_{cr} è determinato mediante uno schema di asta su appoggi elastici discreti posti in corrispondenza dei telai trasversali. Il modello di trave su appoggi elastici è relativo all'intero sviluppo della piattabanda inferiore, sottoposta ad una sollecitazione assiale variabile secondo l'andamento delle sollecitazioni flettenti globali.

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 71 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

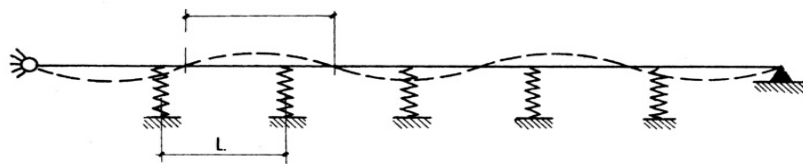


Figura 4.9– Schema di asta su appoggi elastici discreti

La rigidezza (k) della molla, valutata su un semplice schema a telaio (costituito dal traverso, dal montante e dalla soletta collaborante), è pari al minore dei due valori trovati per le modalità di sbandamento simmetrico ed antisimmetrico. Il valore della rigidezza elastica è variabile, ed è legato alla tipologia del telaio trasversale.

4.7.1 Caratteristiche geometriche del corrente inferiore compresso e dei telai trasversali

La rigidezza dei vincoli elastici intermedi è funzione della tipologia del telaio trasversale e, per l'impalcato in questione, il valore (k) della costante elastica della molla assume i seguenti valori:

- $K_{\text{tipo D1 D4}} = 228258 \text{ kN/m}$ rigidezza telaio di appoggio (pila e spalla)
- $K_{\text{tipo D2}} = 116117 \text{ kN/m}$ rigidezza telaio corrente in prossimità pila
- $K_{\text{tipo D3}} = 10183 \text{ kN/m}$ rigidezza telaio corrente

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 72 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

4.7.2 Verifica di stabilità: zona in prossimità dell'appoggio su pila 1

La deformata riportata nella seguente immagine è relativa alla prima configurazione critica, associata al valore della forza assiale critica N_{crit} di progetto (riportato in tabella seguente).

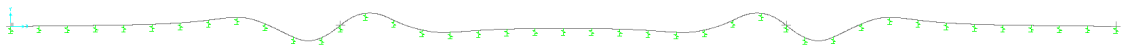


Figura 4.10 – Configurazione critica per l'appoggio analizzato

Tensioni sulla trave metallica		
tensione limite acciaio piattabanda SUP.	$\sigma_y =$	335 [MPa]
tensione limite acciaio anima	$\sigma_y =$	355 [MPa]
tensione limite acciaio piattabanda INF.	$\sigma_y =$	315 [MPa]
tensione fibra D (superiore)	$\sigma_{Ed} =$	304,6 [MPa]
tensione fibra A (inferiore)	$\sigma_{Ed} =$	-270,8 [MPa]
asse neutro	$Y_0 =$	131,78 [cm]
tensione a livello baricentro Y_a	$\sigma_{sYa} =$	-21,2 [MPa]
forza assiale	$N_{Ed} =$	-6297 [kN]
momento flettente	$M_{Ed} =$	-89311 [kNm]

Verifica di stabilità asta compressa		
area corrente inf. compresso	$A_{tot} =$	1410,0 [cm ²]
tensione media piatt. Inferiore	$\sigma_m =$	-260,5 [MPa]
	$\alpha_{ult,k} =$	1,209
forza assiale critica	$N_{cr} =$	910910 [kN]
tensione critica	$\sigma_{cr} =$	6460,4 [MPa]
snellezza critica	$\lambda_{cr} =$	18
forza assiale snervamento	$N_y =$	44855,0 [kN]
snellezza adimensionale	$\lambda_{LT} =$	0,222
	$\lambda_{LT0} =$	0,2
	$\beta =$	1
	$\alpha_{LT} =$	0,76
	$\Phi_{LT} =$	0,533
fattore di riduzione per LTB	$\chi_{LT} =$	0,983
coefficiente parziale	$\gamma_{M1} =$	1,10
coefficiente parziale	$\gamma_{M0} =$	1,05
tensione limite	$\sigma_{\lambda LT} =$	-281,4 [MPa]
	$(\chi_{op} \times \alpha_{ult,k})/\gamma_{M1}$	1,080
verifica		OK

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 73 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

Gli effetti del secondo ordine e delle imperfezioni costruttive sui telai trasversali correnti può essere tenuto in conto applicando una forza laterale aggiuntiva pari a

$$F_{ED} = \frac{N_{ED}}{100} \quad \text{se } l_k \leq 1,2l$$

$$F_{ED} = \frac{l}{l_k} \frac{N_{ED}}{80} \frac{1}{1 - \frac{N_{ED}}{N_{cr}}} \quad \text{se } l_k > 1,2l$$

con $l_k = \sqrt{\frac{EJ}{N_{crit}}}$ e l distanza tra gli appoggi elastici (nelle zone in prossimità dell'appoggio).

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 74 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

4.8 Verifica dei telai trasversali correnti

Il telaio trasversale corrente è costituito dai due montanti verticali, dalla trave di collegamento (traverso) con sezione doppio T e da due elementi diagonali, a limitare la deformabilità del traverso, con sezioni a doppia L 120 x12 (si veda la seguente figura).

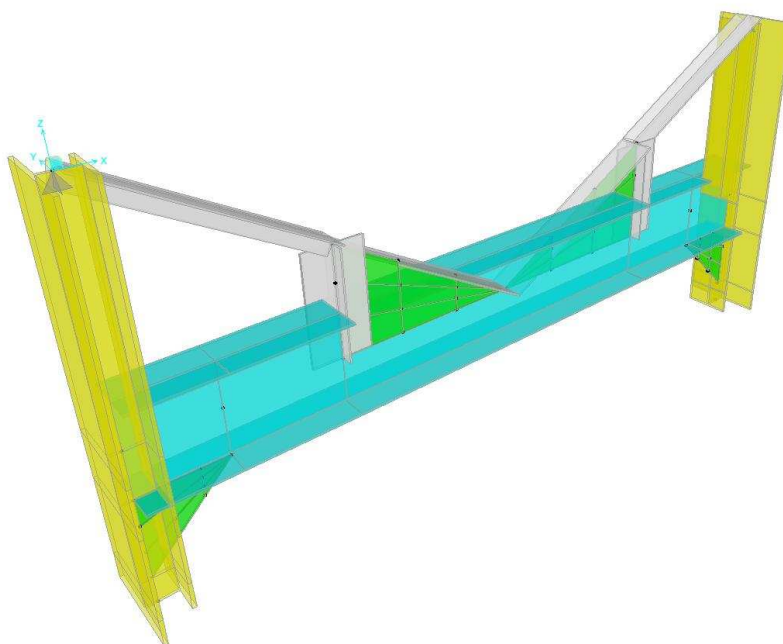


Figura 4.11 – Telaio trasversale corrente

Al telaio corrente è affidato il compito di impedire la stabilità delle piattabande compresse delle travi principali. Per tali motivi nel seguito si riportano le verifiche di resistenza degli elementi costituenti il traverso stesso, per la combinazione di carico che prevede l'azione instabilizzante della piattabanda e l'azione del vento. Il modello agli elementi finiti utilizzato considera le aste come elementi tipo "beam", con vincoli esterni a simulare le reali condizioni di connessione. Alle singole aste è associato il relativo valore del coefficiente (b) in modo da stimare adeguatamente la lunghezza libera di inflessione nel piano del telaio stesso e fuori dal piano. Le verifiche di resistenza, sotto lo stato di sollecitazione combinato di flessione, trazione/compressione e taglio, sono effettuate per tutte le sezioni del traverso, dei diagonali e dei montanti verticali. Le verifiche di resistenza nel caso di elementi compressi tengono conto degli effetti dovuti all'instabilità assiale secondo le indicazioni de DM 14.01.2008 al punto 4.2.4.1.3.3 per membrature inflesse e compresse.

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 75 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

4.8.1 Verifica del montante verticale

Nel prospetto seguente si riportano le verifica nella sezione maggiormente sollecitata del montante verticale, per la combinazione di progetto.

Eurocode 3-2005 STEEL SECTION CHECK

Combo : COMB2
Units : KN, m, C

```

Frame : 36          Design Sect: montante
X Mid  : 0,000      Design Type: Column
Y Mid  : 0,000      Frame Type : Moment Resisting Frame
Z Mid  : -2,700     Sect Class : Class 3
Length : 0,200      Major Axis : 0,000 degrees counterclockwise from local 3
Loc    : 0,200      RLLF      : 1,000

Area   : 0,032      SMajor    : 0,002          rMajor    : 0,109          AVMajor   : 0,005
IMajor : 3,813E-04  SMinor    : 0,002          rMinor    : 0,165          AVMinor   : 0,027
IMinor : 8,635E-04 ZMajor    : 0,003          E         : 210000000,00
Ixy    : 0,000      ZMinor    : 0,004          Fy        : 355000,000

```

STRESS CHECK FORCES & MOMENTS

Location	P	M33	M22	V2	V3	T
0,200	0,000	0,000	0,000	415,100	0,000	0,000

PMM DEMAND/CAPACITY RATIO

Governing Equation (6.2)	Total Ratio	P Ratio	MMajor Ratio	MMinor Ratio	Ratio Limit	Status Check
	0,000	= 0,000	+ 0,000	+ 0,000	1,000	OK

AXIAL FORCE DESIGN

	Ned Force	Nc, Rd Capacity	Nt, Rd Capacity	Nb33, Rd Major	Nb22, Rd Minor
Axial	0,000	7644,141	10776,786	7644,141	10286,932

MOMENT DESIGN

	Med Moment	Mc, Rd Capacity	Mv, Rd Capacity	Mb, Rd Capacity
Major Moment	0,000	807,382	807,382	770,683
Minor Moment	0,000	828,195	828,195	

	K Factor	L Factor	k Factor	kzy Factor	kyz Factor	C1 Factor
Major Moment	2,000	14,000	1,000	1,000		1,000
Minor Moment	0,100	14,000	1,000		1,000	

SHEAR DESIGN

	Ved Force	Vc, Rd Capacity	Stress Ratio	Status Check	Ted Torsion
Major Shear	415,100	1035,069	0,401	OK	0,000
Minor Shear	0,000	5189,665	0,000	OK	0,000

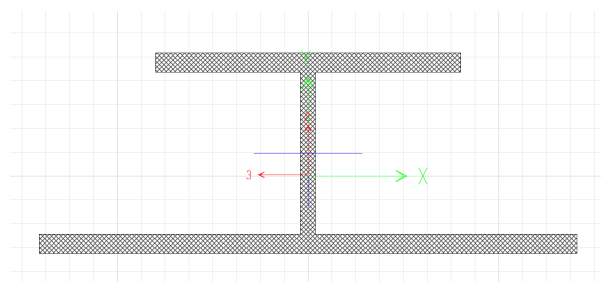


Figura 4.12 – Sezione del montante

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 76 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

4.8.2 Verifica del diagonale

Nel prospetto seguente si riportano le verifica nella sezione maggiormente sollecitata del diagonale, per la combinazione di progetto.

Eurocode 3-2005 STEEL SECTION CHECK

Combo : COMB2
Units : KN, m, C

Frame : 15	Design Sect: 2 120x12		
X Mid : 5,031	Design Type: Brace		
Y Mid : 0,000	Frame Type : Moment Resisting Frame		
Z Mid : -0,413	Sect Class : Class 3		
Length : 1,657	Major Axis : 0,000 degrees counterclockwise from local 3		
Loc : 0,000	RLLF : 1,000		
Area : 0,005	SMajor : 8,723E-05	rMajor : 0,037	AVMajor: 0,003
IMajor : 7,465E-06	SMinor : 1,405E-04	rMinor : 0,058	AVMinor: 0,004
IMinor : 1,826E-05	ZMajor : 1,572E-04	E : 210000000,00	
Ixy : 0,000	ZMinor : 2,431E-04	Fy : 355000,000	

STRESS CHECK FORCES & MOMENTS

Location	P	M33	M22	V2	V3	T
0,000	-487,718	1,136	0,000	0,685	0,000	0,000

PMM DEMAND/CAPACITY RATIO

Governing Equation (6.61)	Total Ratio	P Ratio	MMajor Ratio	MMinor Ratio	Ratio Limit	Status Check
	0,654	= 0,619	+ 0,034	+ 0,000	1,000	OK

AXIAL FORCE DESIGN

	Ned	Nc,Rd	Nt,Rd	Nb33,Rd	Nb22,Rd
	Force	Capacity	Capacity	Major	Minor
Axial	-487,718	787,788	1850,057	787,788	1223,716

MOMENT DESIGN

	Med	Mc,Rd	Mv,Rd	Mb,Rd
	Moment	Capacity	Capacity	Capacity
Major Moment	1,136	29,492	29,492	28,152
Minor Moment	0,000	47,496	47,496	

	K	L	k	kzy	kyz	C1
	Factor	Factor	Factor	Factor	Factor	Factor
Major Moment	2,000	1,000	0,823	0,957		1,880
Minor Moment	2,000	1,000	1,180		1,180	

SHEAR DESIGN

	Ved	Vc,Rd	Stress	Status	Ted
	Force	Capacity	Ratio	Check	Torsion
Major Shear	0,685	503,527	0,001	OK	0,000
Minor Shear	0,000	776,002	0,000	OK	0,000

BRACE MAXIMUM AXIAL LOADS

	P	P
	Comp	Tens
Axial	-487,718	N/C

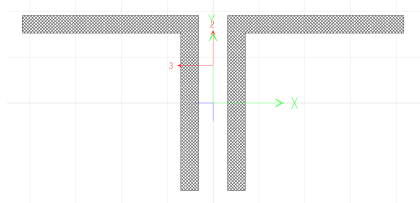


Figura 4.13 – Sezione del diagonale

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 77 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

4.8.3 Verifica del traverso

Nel prospetto seguente si riportano le verifica nella sezione maggiormente sollecitata del traverso, per la combinazione di progetto.

Eurocode 3-2005 STEEL SECTION CHECK

Combo : COMB2
Units : KN, m, C

Frame : 21	Design Sect: traverso h70
X Mid : 1,019	Design Type: Beam
Y Mid : 0,000	Frame Type : Moment Resisting Frame
Z Mid : -1,650	Sect Class : Class 3
Length : 0,838	Major Axis : 0,000 degrees counterclockwise from local 3
Loc : 0,000	RLLF : 1,000

Area : 0,022	SMajor : 0,006	rMajor : 0,297	AVMajor: 0,008
IMajor : 0,002	SMinor : 9,605E-04	rMinor : 0,093	AVMinor: 0,013
IMinor : 1,921E-04	ZMajor : 0,006	E : 210000000,00	
Ixy : 0,000	ZMinor : 0,001	Fy : 355000,000	

STRESS CHECK FORCES & MOMENTS

Location	P	M33	M22	V2	V3	T
0,000	-423,345	-366,501	0,000	-162,098	0,000	0,000

PMM DEMAND/CAPACITY RATIO

Governing	Total	P	MMajor	MMinor	Ratio	Status
Equation	Ratio	Ratio	Ratio	Ratio	Limit	Check
(6.61)	0,344	= 0,059	+ 0,286	+ 0,000	1,000	OK

AXIAL FORCE DESIGN

	Ned	Nc,Rd	Nt,Rd	Nb33,Rd	Nb22,Rd
	Force	Capacity	Capacity	Major	Minor
Axial	-423,345	7207,677	7562,514	7218,764	7207,677

MOMENT DESIGN

	Med	Mc,Rd	Mv,Rd	Mb,Rd
	Moment	Capacity	Capacity	Capacity
Major Moment	-366,501	1900,665	1900,665	1814,271
Minor Moment	0,000	324,733	324,733	

	K	L	k	kzy	kyz	C1
	Factor	Factor	Factor	Factor	Factor	Factor
Major Moment	0,500	1,716	1,001	0,999		1,000
Minor Moment	1,000	1,716	1,007		1,007	

SHEAR DESIGN

	Ved	Vc,Rd	Stress	Status	Ted
	Force	Capacity	Ratio	Check	Torsion
Major Shear	162,098	1626,054	0,100	OK	0,000
Minor Shear	0,000	2488,592	0,000	OK	0,000

CONNECTION SHEAR FORCES FOR BEAMS

	VMajor	VMajor
	Left	Right
Major (V2)	162,098	162,098

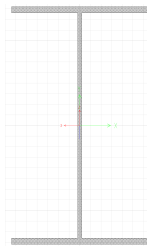


Figura 4.14 – Sezione del traverso

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 78 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

5 Verifica della soletta in calcestruzzo

5.1 Generalità

Le sezioni degli impalcati della S.S. 640 “ di Porto Empedocle ” possono presentare 6 diverse larghezze:

1. L = 12,75 m;
2. L = 13,50 m;
3. L = 14,00 m;
4. L = 14,50 m;
5. L = 15,00 m;
6. L = 16,25 m;

Gli impalcati formano, a due a due, 3 differenti gruppi in funzione della luce degli sbalzi laterali:

- Gruppo 1 - luce sbalzo pari a 3,50 m (larghezze da 12,75 a 13,50 m);
- Gruppo 2 - luce sbalzo pari a 3,75 m (larghezze da 14,00 a 14,50 m);
- Gruppo 3 - luce sbalzo pari a 4,00 m (larghezze da 15,00 a 16,25 m).

Il dimensionamento della soletta per gli impalcati appartenenti allo stesso gruppo, aventi la medesima lunghezza degli sbalzi, è stato effettuato, a vantaggio di sicurezza, considerando la larghezza maggiore.

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 79 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

5.2 Verifiche di resistenza e fessurazione della soletta in esercizio

5.2.1 Tratto impalcato con larghezza L=12,75 o m L=13,50 m

Le verifiche di resistenza e fessurazione della soletta sono state condotte in base alle sollecitazioni determinate con un modello agli elementi finiti che la schematizza come un grigliato di aste con interasse 0,50 m appoggiato in corrispondenza delle travi principali.

I carichi di progetto considerati sono i seguenti:

- peso proprio della soletta..... $2500 \times 0,309^3 = 772,5$ daNm⁻²
- peso della pavimentazione stradale $2000 \times 0,11 = 220$ daNm⁻²
- peso marciapiede e cordolo $2500 \times 0,15 = 400$ daNm⁻²
- peso di ciascuna barriera tipo bordo ponte..... = 100 daNm⁻¹
- peso di ciascuna veletta = 155 daNm⁻¹

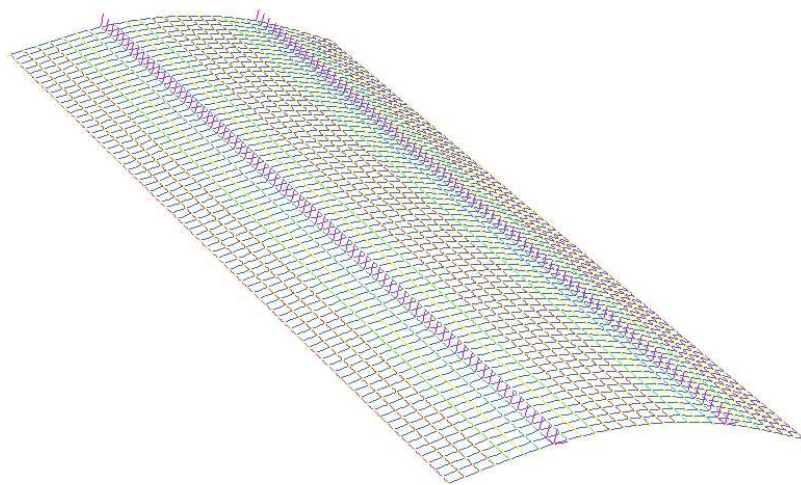


Figura 5.1 – Vista del modello agli elementi finiti deformato per il peso della soletta

³ Spessore medio della soletta a geometria variabile.

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 80 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

Carichi mobili Q_{1k} e q_{1k} (schema di carico 1 di cui al paragrafo 5.1.3.3.5 delle NTC2008), disposti come da schemi successivi in modo da massimizzare le sollecitazioni.

Le sollecitazioni sono state determinate per le seguenti disposizioni longitudinali dei carichi tandem:

- carichi disposti nella generica sezione corrente dell'impalcato;
- carichi disposti in prossimità della testata dell'impalcato.

Per ognuna di tali disposizioni i carichi sono stati disposti trasversalmente sull'impalcato nelle configurazioni di carico così descritte:

- carico mobile sullo sbalzo (S) destro denominata configurazione S-DX1;
- carico mobile sullo sbalzo (S) sinistro denominata configurazione S-SX1;
- carico mobile in campata (C) denominate configurazione C1, C2, C3, C4.

Le figure seguenti mostrano gli schemi delle configurazioni di carico sopra descritte.

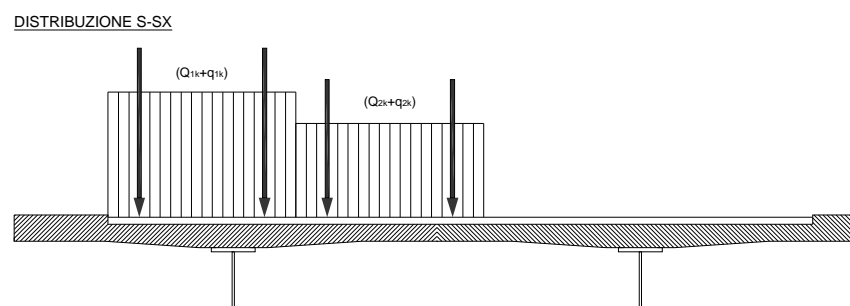


Figura 5.2 – Disposizione trasversale dei carichi mobili per la configurazione S-SX

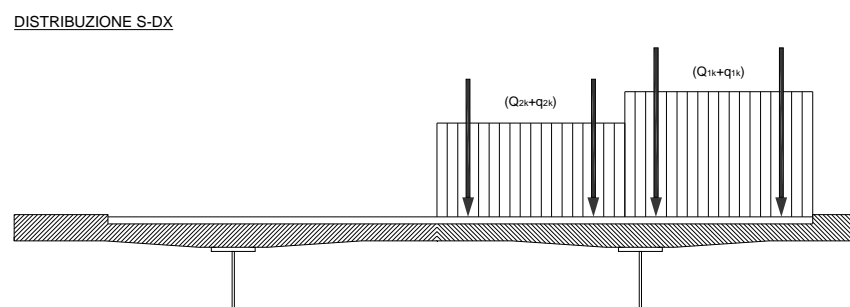


Figura 5.3 – Disposizione trasversale dei carichi mobili per la configurazione S-DX

DISTRIBUZIONE C1

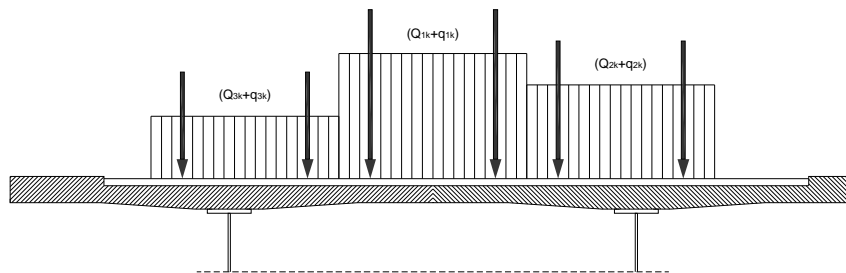


Figura 5.4 - Disposizione trasversale dei carichi mobili per la configurazione C1

DISTRIBUZIONE C2

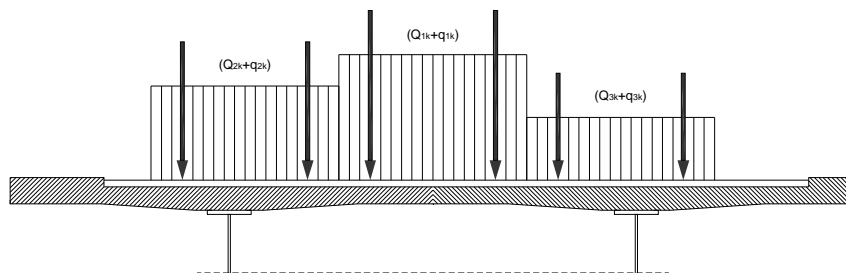


Figura 5.5 - Disposizione trasversale dei carichi mobili per la configurazione C2

DISTRIBUZIONE C3

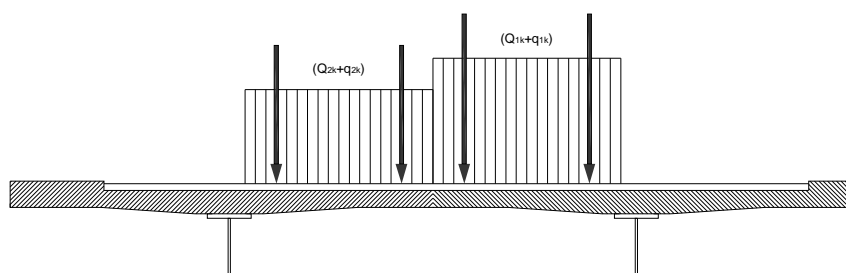


Figura 5.6 - Disposizione trasversale dei carichi mobili per le configurazioni C3

DISTRIBUZIONE C4

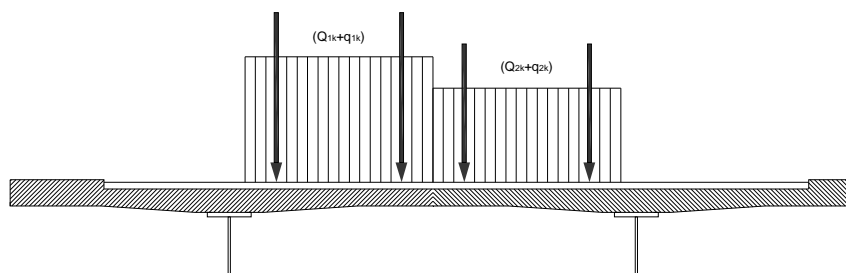


Figura 5.7 - Disposizione trasversale dei carichi mobili per le configurazioni C4

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 82 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

Per la realizzazione della soletta è previsto l'utilizzo di calcestruzzo classe Rck **40** MPa e acciaio tipo **B450C**.

Le sollecitazioni di progetto sono state ottenute combinando le condizioni elementari:

- SLU = $1,35 (g_1 + g_2) + 1,35 q_1$
- SLU (comb. associata all'urto di un veicolo in svio) = $1,35 (g_1 + g_2) + 1,35 q_1 + q_8$
- Combinazione RARA = $g_1 + g_2 + q_1$
- Combinazione FREQUENTE = $g_1 + g_2 + 0,75 q_1$
- Combinazione QUASI PERMANENTE = $g_1 + g_2$

Le verifiche di resistenza e fessurazione sono state eseguite considerando le sollecitazioni derivanti dall'involuppo di quelle ricavate per le varie configurazioni di carico mobile e per i carichi permanenti.

Le caratteristiche dei materiali e i parametri di calcolo usati nelle verifiche sono riassunti nella tabella successiva.

PARAMETRI DI CALCOLO PER IL CALCESTRUZZO		
Resistenza cubica caratteristica a compressione.....	Rck	400 [daN/cm ²]
Resistenza cilindrica caratteristica a compressione.....	fck	332,0 [daN/cm ²]
Coefficiente riduttivo per la resistenza a lungo termine.....	alphacc	0,85
Coefficiente parziale di sicurezza.....	gammac	1,5
Resistenza di calcolo a compressione.....	fcd	188,1 [daN/cm ²]
Deformazione a snervamento.....	epsc2	-0,002
Deformazione a rottura.....	epscu	-0,0035
Resistenza cilindrica media a compressione.....	fcmm	340,0 [daN/cm ²]
Resistenza media a trazione.....	fctm	30,99 [daN/cm ²]
Resistenza caratteristica a trazione.....	fctk	21,7 [daN/cm ²]
Resistenza media a trazione per flessione.....	fcfm	37,2 [daN/cm ²]
Resistenza caratteristica a trazione per flessione.....	fcfk	26,0 [daN/cm ²]
Coefficiente di omogenizzazione per verifiche in esercizio.....	n	15

PARAMETRI DI CALCOLO PER L'ACCIAIO		
Tensione di snervamento.....	fyk	4500 [daN/cm ²]
Coefficiente parziale di sicurezza.....	gammass	1,15
Resistenza di calcolo dell'acciaio.....	fyd	3913,0 [daN/cm ²]
Modulo elastico dell'acciaio.....	Es	206000 [daN/cm ²]
Deformazione a rottura.....	epsyu	0,01

TENSIONI DI RIFERIMENTO PER VERIFICHE IN ESERCIZIO		
	metodo di verifica =	SLU
Massima tensione di compressione del cls in combinazione rara.....	sc	199,2 [daN/cm ²]
Massima tensione di compressione del cls in comb. quasi permanente....	sc	149,4 [daN/cm ²]
Massima tensione di trazione nell'acciaio in combinazione rara.....	ss	3600 [daN/cm ²]

LIMITI DI APERTURA DELLE FESSURE			
CONDIZIONI AMBIENTALI	MOLTO AGGRESSIVE	COMBINAZIONE DELLE AZIONI	wd [mm]
ORDINARIE		frequente	0,4
		quasi perman.	0,3
AGGRESSIVE		frequente	0,3
		quasi perman.	0,2
MOLTO AGGRESSIVE		frequente	0,2
		quasi perman.	0,2

5.2.1.1 Sintesi dei risultati delle verifiche nelle zone correnti dell'impalcato

Si riportano nel seguito, sotto forma di diagrammi ed in modo esteso per le sezioni più sollecitate, le verifiche di resistenza e fessurazione della soletta. I calcoli sono stati eseguiti con un programma su sezioni di larghezza pari a 100 cm e distanti fra loro 5 cm, con riferimento alla disposizione delle armature di cui alla Figura 5.9, tenendo conto a livello di ciascuna sezione dell'effettivo ancoraggio delle barre.

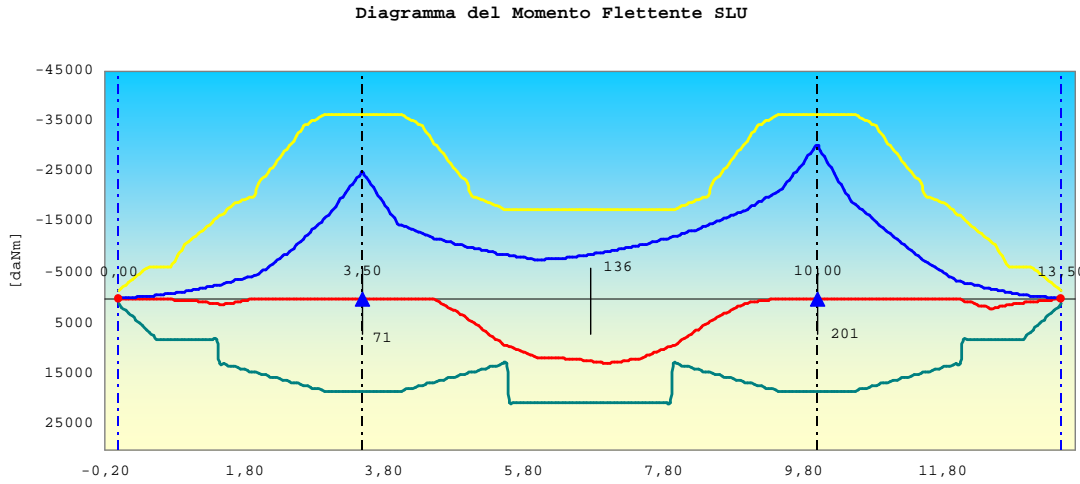


Figura 5.8 – Involuppo delle sollecitazioni flettenti di progetto (SLU) e diagrammi dei momenti resistenti delle armature

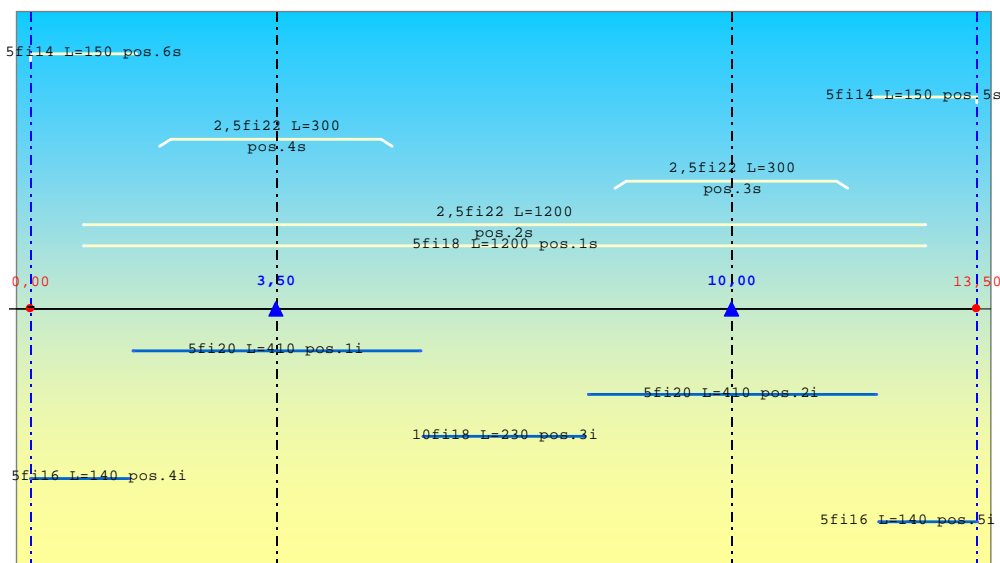


Figura 5.9 - Disposizione delle armature trasversali della soletta

Verifica di resistenza SLU: coefficiente $\eta = M/M_{res}$

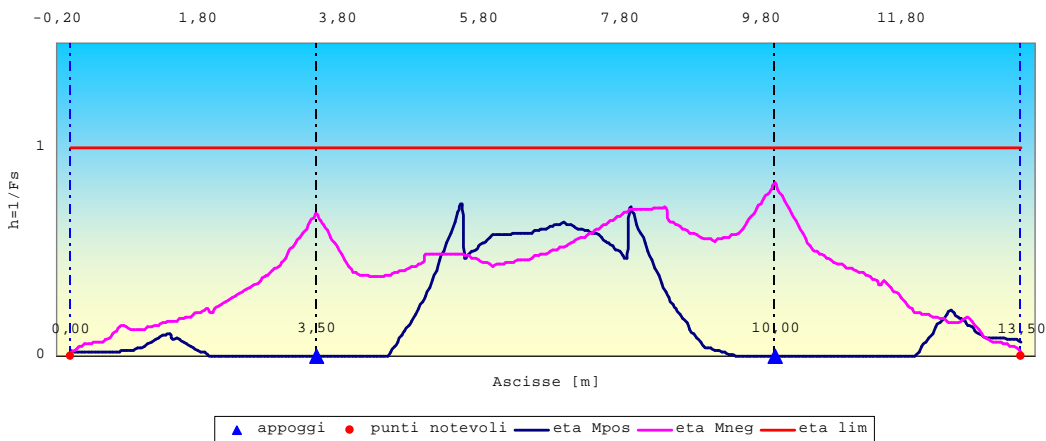
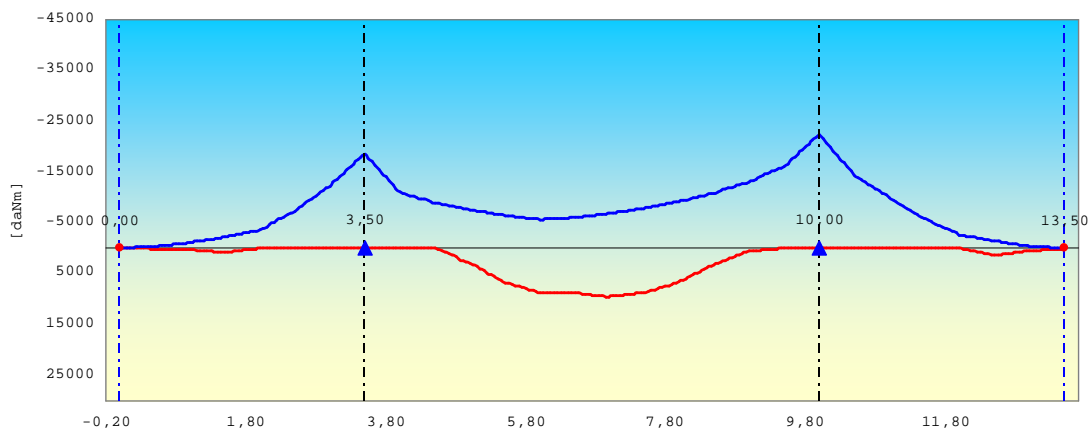
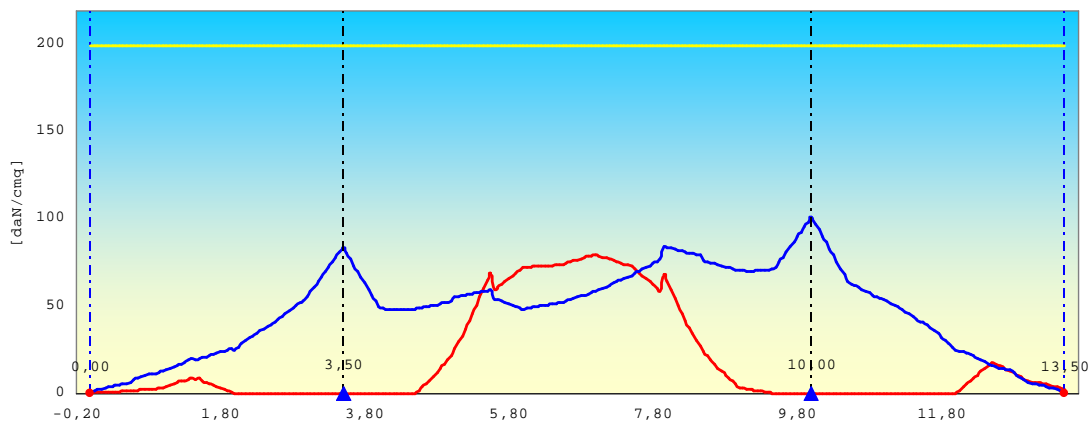


Diagramma del Momento Flettente nella combinazione rara



Tensioni nel calcestruzzo nella combinazione rara



Tensioni nelle armature nella combinazione rara

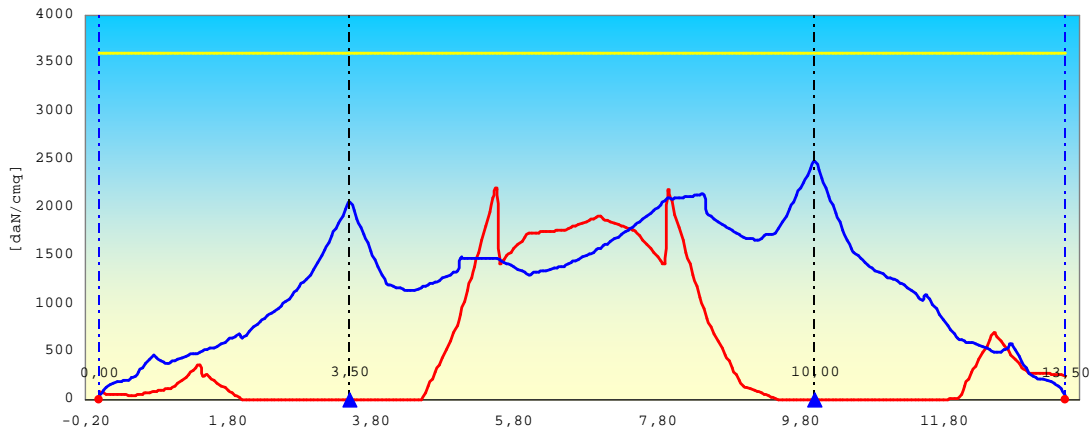
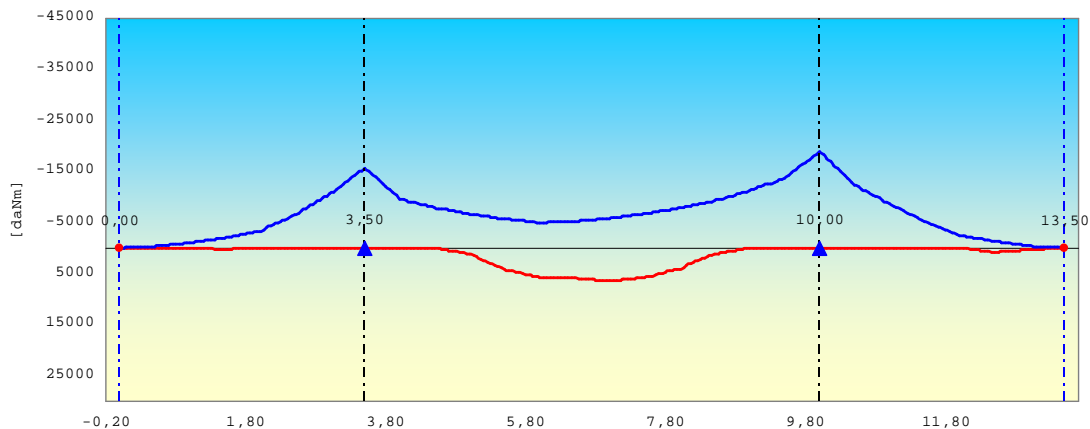


Diagramma del Momento Flettente nella combinazione frequente



Apertura delle fessure nella combinazione frequente

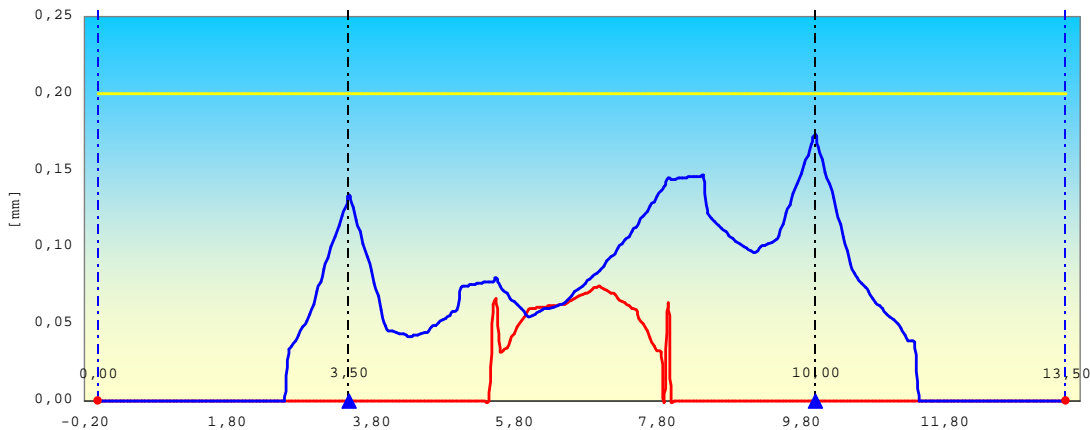
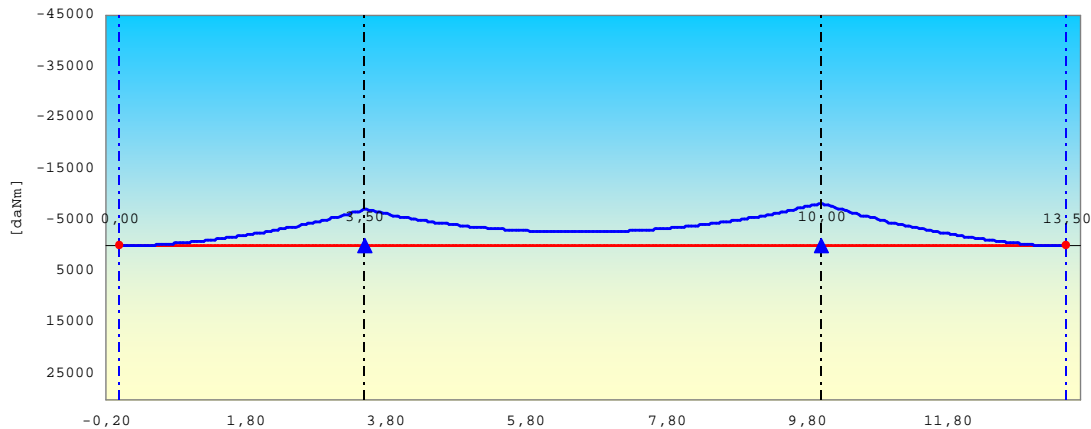
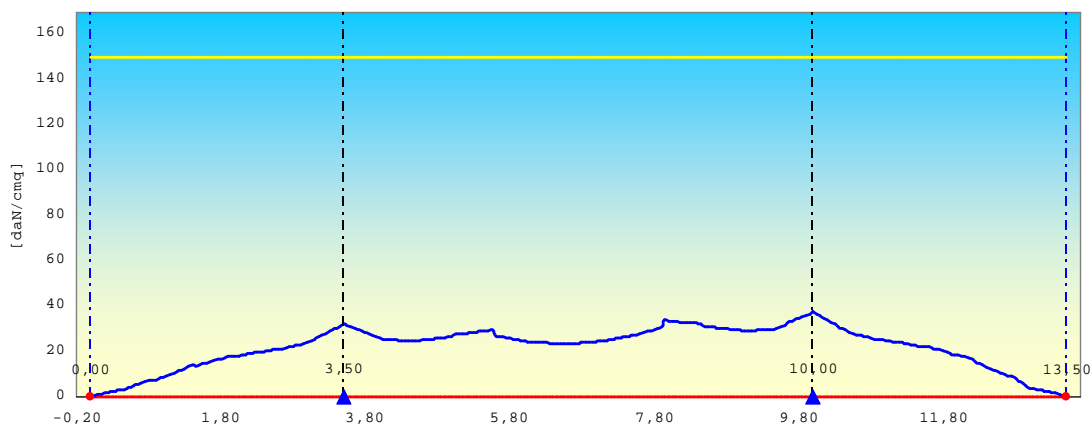


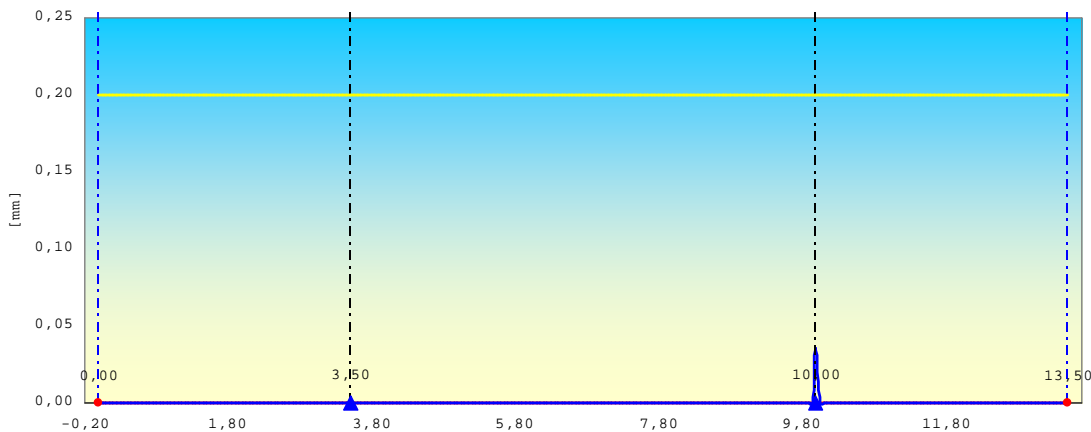
Diagramma del Momento Flettente nella combinazione quasi permanente



Tensioni nel calcestruzzo nella combinazione quasi permanente



Apertura delle fessure nella combinazione quasi permanente



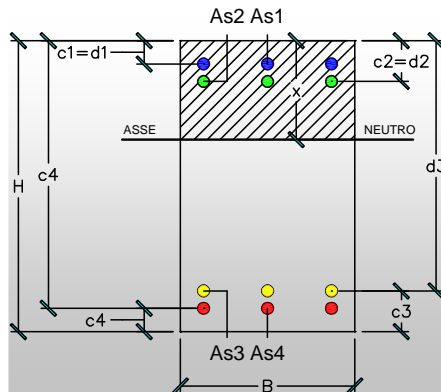


Figura 5.10 – Schema delle grandezze usate nelle verifiche delle sezioni

-----+
| VERIFICA A FLESSIONE PER SEZIONE RETTANGOLARE: SEZIONE 71 x= 3,500 m |
+-----+
Verifica per Momento Flettente Negativo: Combinazione di Carico allo SLU

GEOMETRIA DELLA SEZIONE

Larghezza della sezione.....	B	100,00	[cm]
Altezza della sezione.....	H	37,00	[cm]
Area barre compresse strato esterno.....	As1	15,71	[cmq]
Area barre compresse strato interno.....	As2	0,00	[cmq]
Area barre tese strato interno.....	As3	0,00	[cmq]
Area barre tese strato esterno.....	As4	31,73	[cmq]
Copriferro di calcolo/distanza dal lembo compresso.....	c1=d1	4,00	[cm]
Copriferro di calcolo/distanza dal lembo compresso.....	c2=d2	6,00	[cm]
Copriferro di calcolo.....	c3	6,40	[cm]
Copriferro di calcolo.....	c4	4,40	[cm]
Distanza delle barre tese dal lembo compresso.....	d3	30,60	[cm]
Distanza delle barre tese dal lembo compresso.....	d4	32,60	[cm]
Area totale delle barre d'armature.....	Astot	47,44	[cmq]

SOLLECITAZIONI

Momento flettente sollecitante.....	M	25065,53	[daNm]
-------------------------------------	---	----------	--------

MOMENTO RESISTENTE

Momento flettente resistente.....	Mres	36706,53	[daNm]
-----------------------------------	------	----------	--------

COEFFICIENTE DI SICUREZZA

Coefficiente.....	Eta=M/Mres	0,68	< 1
-------------------	------------	------	-----

-----+
| VERIFICA A FLESSIONE PER SEZIONE RETTANGOLARE: SEZIONE 71 x= 3,500 m |
+-----+
Verifica per Momento Flettente Negativo: Combinazione di Carico Rara

GEOMETRIA DELLA SEZIONE

Larghezza della sezione.....	B	100,00	[cm]
Altezza della sezione.....	H	37,00	[cm]
Area barre compresse strato esterno.....	As1	15,71	[cmq]
Area barre compresse strato interno.....	As2	0,00	[cmq]
Area barre tese strato interno.....	As3	0,00	[cmq]
Area barre tese strato esterno.....	As4	31,73	[cmq]
Copriferro di calcolo/distanza dal lembo compresso.....	c1=d1	4,00	[cm]
Copriferro di calcolo/distanza dal lembo compresso.....	c2=d2	6,00	[cm]
Copriferro di calcolo.....	c3	6,40	[cm]
Copriferro di calcolo.....	c4	4,40	[cm]
Distanza delle barre tese dal lembo compresso.....	d3	30,60	[cm]
Distanza delle barre tese dal lembo compresso.....	d4	32,60	[cm]

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 89 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

Area totale delle barre d'armature..... Astot 47,44 [cmq]
Somma dei prodotti Asi x di..... SAsi x di 1097,23 [cm³]

CARATTERISTICHE D'INERZIA

Coefficiente di omogenizzazione..... n 15,00
Distanza dell'asse neutro dal lembo compresso..... x 12,37 [cm]
Momento d'inerzia della sezione..... Ji 274384,68 [cm⁴]

SOLLECITAZIONI

Momento flettente di progetto..... M 18567,06 [daNm]

RISULTATI DEL CALCOLO

Tensione di compressione sul calcestruzzo..... sc 83,72 [daN/cmq] < 199,2
Tensione massima di trazione sulle armature..... ss 2053,10 [daN/cmq] < 3600

+-----+
| CALCOLO DELL'AMPIEZZA DI FESSURAZIONE: SEZIONE 71 x= 3,500 m |
+-----+

Verifica per Momento Flettente Negativo: Combinazione di Carico Frequente

CARATTERISTICHE DEI MATERIALI

Classe del calcestruzzo..... Rck 400,00 [daN/cmq]
Resistenza media a trazione..... fctm 30,99 [daN/cmq]
Resistenza caratteristica a trazione..... fctk 21,69 [daN/cmq]
Resistenza a trazione per flessione..... fcfk 26,03 [daN/cmq]
Modulo elastico dell'acciaio..... Es 2060000,00 [daN/cmq]

CALCOLO DEL MOMENTO DI PRIMA FESSURAZIONE

Area omogenizzata della sezione..... Ai 4411,57 [cmq]
Distanza dell'asse neutro dal lembo compresso..... x 19,25 [cm]
Momento d'inerzia della sezione interamente reagente... Jr 563810,91 [cm⁴]
Forza assiale di progetto..... N 0,00 [daN]
Momento di prima fessurazione (fcfk)..... Mr 8267,01 [daNm]
Momento di prima fessurazione (fctm)..... Mr 9841,68 [daNm]

AMPIEZZA DI FESSURAZIONE

Diametro equivalente delle barre..... Ø 20,00 [mm]
Ricoprimento dell'armatura tesa..... c 3,40 [cm]
Spaziatura orizzontale delle barre..... So 10,00 [cm]
Spaziatura orizzontale di calcolo delle barre..... Sod 10,00 [cm]
Spaziatura verticale delle barre..... Sv 0,00 [cm]
Altezza efficace..... deff 8,88 [cm]
Area efficace..... Aceff 887,66 [cmq]
Percentuale geometrica d'armatura..... ?r 0,0357
Coefficiente d'aderenza fra cls e armature..... k2 0,40
Coefficiente di forma del diagramma delle tensioni.... k3 0,125
Distanza media fra le fessure..... srm 11,60 [cm]
Momento flettente di progetto..... M 15699,90 [daNm]
Tensione nell'acciaio dovuta a M in sezione fessurata.. ss 1736,06 [daN/cmq]
Coefficiente d'aderenza fra cls e armature..... β1 1,00
Coefficiente che caratterizza l'appl. del carico..... β2 0,50
Deformazione unitaria media armature..... esm 0,000677
Valore medio di apertura delle fessure..... wm 0,079 [mm]
Valore di calcolo di apertura delle fessure..... wd 0,134 [mm] < 0,2

+-----+
| VERIFICA A FLESSIONE PER SEZIONE RETTANGOLARE: SEZIONE 71 x= 3,500 m |
+-----+

Verifica per Momento Flettente Negativo: Combinazione di Carico Quasi Permanente

GEOMETRIA DELLA SEZIONE

Larghezza della sezione..... B 100,00 [cm]
Altezza della sezione..... H 37,00 [cm]
Area barre compresse strato esterno..... As1 15,71 [cmq]
Area barre compresse strato interno..... As2 0,00 [cmq]
Area barre tese strato interno..... As3 0,00 [cmq]

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 90 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

Area barre tese strato esterno.....	As4	31,73	[cmq]
Copriferro di calcolo/distanza dal lembo compresso.....	c1=d1	4,00	[cm]
Copriferro di calcolo/distanza dal lembo compresso.....	c2=d2	6,00	[cm]
Copriferro di calcolo.....	c3	6,40	[cm]
Copriferro di calcolo.....	c4	4,40	[cm]
Distanza delle barre tese dal lembo compresso.....	d3	30,60	[cm]
Distanza delle barre tese dal lembo compresso.....	d4	32,60	[cm]
Area totale delle barre d'armature.....	Astot	47,44	[cmq]
Somma dei prodotti Asi x di.....	SAsi x di	1097,23	[cm^3]

CARATTERISTICHE D'INERZIA

Coefficiente di omogenizzazione.....	n	15,00	
Distanza dell'asse neutro dal lembo compresso.....	x	12,37	[cm]
Momento d'inerzia della sezione.....	Ji	274384,68	[cm^4]

SOLLECITAZIONI

Momento flettente di progetto.....	M	7101,05	[daNm]
------------------------------------	---	---------	--------

RISULTATI DEL CALCOLO

Tensione di compressione sul calcestruzzo.....	sc	32,02	[daN/cmq] < 149,4
--	----	-------	-------------------

+-----+
| CALCOLO DELL'AMPIEZZA DI FESSURAZIONE: SEZIONE 71 x= 3,500 m |
+-----+

Verifica per Momento Flettente Negativo: Combinazione di Carico Quasi Permanente

CARATTERISTICHE DEI MATERIALI

Classe del calcestruzzo.....	Rck	400,00	[daN/cmq]
Resistenza media a trazione.....	fctm	30,99	[daN/cmq]
Resistenza caratteristica a trazione.....	fctk	21,69	[daN/cmq]
Resistenza a trazione per flessione.....	fcfk	26,03	[daN/cmq]
Modulo elastico dell'acciaio.....	Es	2060000,00	[daN/cmq]

CALCOLO DEL MOMENTO DI PRIMA FESSURAZIONE

Area omogenizzata della sezione.....	Ai	4411,57	[cmq]
Distanza dell'asse neutro dal lembo compresso.....	x	19,25	[cm]
Momento d'inerzia della sezione interamente reagente...	Jr	563810,91	[cm^4]
Forza assiale di progetto.....	N	0,00	[daN]
Momento di prima fessurazione (fcfk).....	Mr	8267,01	[daNm]
Momento di prima fessurazione (fctm).....	Mr	9841,68	[daNm]

AMPIEZZA DI FESSURAZIONE

Diametro equivalente delle barre.....	Ø	20,00	[mm]
Ricoprimento dell'armatura tesa.....	c	3,40	[cm]
Spaziatura orizzontale delle barre.....	So	10,00	[cm]
Spaziatura orizzontale di calcolo delle barre.....	Sod	10,00	[cm]
Spaziatura verticale delle barre.....	Sv	0,00	[cm]
Altezza efficace.....	deff	8,88	[cm]
Area efficace.....	Aceff	887,66	[cmq]
Percentuale geometrica d'armatura.....	?r	0,0357	
Coefficiente d'aderenza fra cls e armature.....	k2	0,40	
Coefficiente di forma del diagramma delle tensioni....	k3	0,125	
Distanza media fra le fessure.....	srm	11,60	[cm]
Momento flettente di progetto.....	M	7101,05	[daNm]
Tensione nell'acciaio dovuta a M in sezione fessurata..	ss	785,22	[daN/cmq]
Coefficiente d'aderenza fra cls e armature.....	β1	1,00	
Coefficiente che caratterizza l'appl. del carico.....	β2	0,50	
Deformazione unitaria media armature.....	esm	0,000152	
Valore medio di apertura delle fessure.....	wm	0,000	[mm]
Valore di calcolo di apertura delle fessure.....	wd	0,000	[mm] < 0,2

+-----+
| VERIFICA A FLESSIONE PER SEZIONE RETTANGOLARE: SEZIONE 136 x= 6,750 m |
+-----+

Verifica per Momento Flettente Positivo: Combinazione di Carico allo SLU

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 91 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

GEOMETRIA DELLA SEZIONE

Larghezza della sezione.....	B	100,00	[cm]
Altezza della sezione.....	H	27,00	[cm]
Area barre compresse strato esterno.....	As1	22,23	[cmq]
Area barre compresse strato interno.....	As2	0,00	[cmq]
Area barre tese strato interno.....	As3	0,00	[cmq]
Area barre tese strato esterno.....	As4	25,45	[cmq]
Copriferro di calcolo/distanza dal lembo compresso.....	c1=d1	4,40	[cm]
Copriferro di calcolo/distanza dal lembo compresso.....	c2=d2	6,40	[cm]
Copriferro di calcolo.....	c3	6,00	[cm]
Copriferro di calcolo.....	c4	4,00	[cm]
Distanza delle barre tese dal lembo compresso.....	d3	21,00	[cm]
Distanza delle barre tese dal lembo compresso.....	d4	23,00	[cm]
Area totale delle barre d'armature.....	Astot	47,67	[cmq]

SOLLECITAZIONI

Momento flettente sollecitante.....	M	12396,94	[daNm]
-------------------------------------	---	----------	--------

MOMENTO RESISTENTE

Momento flettente resistente.....	Mres	20237,40	[daNm]
-----------------------------------	------	----------	--------

COEFFICIENTE DI SICUREZZA

Coefficiente.....	Eta=M/Mres	0,61 < 1
-------------------	------------	----------

```

+-----+
| VERIFICA A FLESSIONE PER SEZIONE RETTANGOLARE:          SEZIONE 136  x= 6,750 m |
+-----+
Verifica per Momento Flettente Positivo: Combinazione di Carico Rara

```

GEOMETRIA DELLA SEZIONE

Larghezza della sezione.....	B	100,00	[cm]
Altezza della sezione.....	H	27,00	[cm]
Area barre compresse strato esterno.....	As1	22,23	[cmq]
Area barre compresse strato interno.....	As2	0,00	[cmq]
Area barre tese strato interno.....	As3	0,00	[cmq]
Area barre tese strato esterno.....	As4	25,45	[cmq]
Copriferro di calcolo/distanza dal lembo compresso.....	c1=d1	4,40	[cm]
Copriferro di calcolo/distanza dal lembo compresso.....	c2=d2	6,40	[cm]
Copriferro di calcolo.....	c3	6,00	[cm]
Copriferro di calcolo.....	c4	4,00	[cm]
Distanza delle barre tese dal lembo compresso.....	d3	21,00	[cm]
Distanza delle barre tese dal lembo compresso.....	d4	23,00	[cm]
Area totale delle barre d'armature.....	Astot	47,67	[cmq]
Somma dei prodotti Asi x di.....	SAsi x di	683,08	[cm^3]

CARATTERISTICHE D'INERZIA

Coefficiente di omogenizzazione.....	n	15,00
Distanza dell'asse neutro dal lembo compresso.....	x	8,85 [cm]
Momento d'inerzia della sezione.....	Ji	106133,32 [cm^4]

SOLLECITAZIONI

Momento flettente di progetto.....	M	9182,91	[daNm]
------------------------------------	---	---------	--------

RISULTATI DEL CALCOLO

Tensione di compressione sul calcestruzzo.....	sc	76,58	[daN/cmq] < 199,2
Tensione massima di trazione sulle armature.....	ss	1836,33	[daN/cmq] < 3600

```

+-----+
| CALCOLO DELL'AMPIEZZA DI FESSURAZIONE:          SEZIONE 136  x= 6,750 m |
+-----+
Verifica per Momento Flettente Positivo: Combinazione di Carico Frequente

```

CARATTERISTICHE DEI MATERIALI

Classe del calcestruzzo.....	Rck	400,00	[daN/cmq]
------------------------------	-----	--------	-----------

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 92 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

Resistenza media a trazione.....	fctm	30,99	[daN/cm ²]
Resistenza caratteristica a trazione.....	fctk	21,69	[daN/cm ²]
Resistenza a trazione per flessione.....	fcfk	26,03	[daN/cm ²]
Modulo elastico dell'acciaio.....	Es	2060000,00	[daN/cm ²]

CALCOLO DEL MOMENTO DI PRIMA FESSURAZIONE

Area omogenizzata della sezione.....	Ai	3415,11	[cm ²]
Distanza dell'asse neutro dal lembo compresso.....	x	13,67	[cm]
Momento d'inerzia della sezione interamente reagente...	Jr	225980,45	[cm ⁴]
Forza assiale di progetto.....	N	0,00	[daN]
Momento di prima fessurazione (fcfk).....	Mr	4414,12	[daNm]
Momento di prima fessurazione (fctm).....	Mr	5254,91	[daNm]

AMPIEZZA DI FESSURAZIONE

Diametro equivalente delle barre.....	Ø	18,00	[mm]
Ricoprimento dell'armatura tesa.....	c	3,10	[cm]
Spaziatura orizzontale delle barre.....	So	10,00	[cm]
Spaziatura orizzontale di calcolo delle barre.....	Sod	10,00	[cm]
Spaziatura verticale delle barre.....	Sv	0,00	[cm]
Altezza efficace.....	deff	6,66	[cm]
Area efficace.....	Aceff	666,33	[cm ²]
Percentuale geometrica d'armatura.....	?r	0,0382	
Coefficiente d'aderenza fra cls e armature.....	k2	0,40	
Coefficiente di forma del diagramma delle tensioni....	k3	0,125	
Distanza media fra le fessure.....	srm	10,56	[cm]
Momento flettente di progetto.....	M	6194,96	[daNm]
Tensione nell'acciaio dovuta a M in sezione fessurata..	ss	1238,82	[daN/cm ²]
Coefficiente d'aderenza fra cls e armature.....	ß1	1,00	
Coefficiente che caratterizza l'appl. del carico.....	ß2	0,50	
Deformazione unitaria media armature.....	esm	0,000385	
Valore medio di apertura delle fessure.....	wm	0,041	[mm]
Valore di calcolo di apertura delle fessure.....	wd	0,069	[mm] < 0,2

-----+-----
| VERIFICA A FLESSIONE PER SEZIONE RETTANGOLARE: SEZIONE 201 x= 10,000 m |
+-----+-----

Verifica per Momento Flettente Negativo: Combinazione di Carico allo SLU

GEOMETRIA DELLA SEZIONE

Larghezza della sezione.....	B	100,00	[cm]
Altezza della sezione.....	H	37,00	[cm]
Area barre compresse strato esterno.....	As1	15,71	[cm ²]
Area barre compresse strato interno.....	As2	0,00	[cm ²]
Area barre tese strato interno.....	As3	0,00	[cm ²]
Area barre tese strato esterno.....	As4	31,73	[cm ²]
Copriferro di calcolo/distanza dal lembo compresso....	c1=d1	4,00	[cm]
Copriferro di calcolo/distanza dal lembo compresso....	c2=d2	6,00	[cm]
Copriferro di calcolo.....	c3	6,40	[cm]
Copriferro di calcolo.....	c4	4,40	[cm]
Distanza delle barre tese dal lembo compresso.....	d3	30,60	[cm]
Distanza delle barre tese dal lembo compresso.....	d4	32,60	[cm]
Area totale delle barre d'armature.....	Astot	47,44	[cm ²]

SOLLECITAZIONI

Momento flettente sollecitante.....	M	30297,09	[daNm]
-------------------------------------	---	----------	--------

MOMENTO RESISTENTE

Momento flettente resistente.....	Mres	36706,53	[daNm]
-----------------------------------	------	----------	--------

COEFFICIENTE DI SICUREZZA

Coefficiente.....	Eta=M/Mres	0,83	< 1
-------------------	------------	------	-----

-----+-----
| VERIFICA A FLESSIONE PER SEZIONE RETTANGOLARE: SEZIONE 201 x= 10,000 m |
+-----+-----

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 93 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

Verifica per Momento Flettente Negativo: Combinazione di Carico Rara

GEOMETRIA DELLA SEZIONE

Larghezza della sezione.....	B	100,00	[cm]
Altezza della sezione.....	H	37,00	[cm]
Area barre compresse strato esterno.....	As1	15,71	[cmq]
Area barre compresse strato interno.....	As2	0,00	[cmq]
Area barre tese strato interno.....	As3	0,00	[cmq]
Area barre tese strato esterno.....	As4	31,73	[cmq]
Copriferro di calcolo/distanza dal lembo compresso.....	c1=d1	4,00	[cm]
Copriferro di calcolo/distanza dal lembo compresso.....	c2=d2	6,00	[cm]
Copriferro di calcolo.....	c3	6,40	[cm]
Copriferro di calcolo.....	c4	4,40	[cm]
Distanza delle barre tese dal lembo compresso.....	d3	30,60	[cm]
Distanza delle barre tese dal lembo compresso.....	d4	32,60	[cm]
Area totale delle barre d'armature.....	Astot	47,44	[cmq]
Somma dei prodotti Asi x di.....	SAsi x di	1097,23	[cm^3]

CARATTERISTICHE D'INERZIA

Coefficiente di omogenizzazione.....	n	15,00	
Distanza dell'asse neutro dal lembo compresso.....	x	12,37	[cm]
Momento d'inerzia della sezione.....	Ji	274384,68	[cm^4]

SOLLECITAZIONI

Momento flettente di progetto.....	M	22442,29	[daNm]
------------------------------------	---	----------	--------

RISULTATI DEL CALCOLO

Tensione di compressione sul calcestruzzo.....	sc	101,20	[daN/cmq] < 199,2
Tensione massima di trazione sulle armature.....	ss	2481,61	[daN/cmq] < 3600

+-----+
| CALCOLO DELL'AMPIEZZA DI FESSURAZIONE: SEZIONE 201 x= 10,000 m |
+-----+

Verifica per Momento Flettente Negativo: Combinazione di Carico Frequente

CARATTERISTICHE DEI MATERIALI

Classe del calcestruzzo.....	Rck	400,00	[daN/cmq]
Resistenza media a trazione.....	fctm	30,99	[daN/cmq]
Resistenza caratteristica a trazione.....	fctk	21,69	[daN/cmq]
Resistenza a trazione per flessione.....	fcfk	26,03	[daN/cmq]
Modulo elastico dell'acciaio.....	Es	2060000,00	[daN/cmq]

CALCOLO DEL MOMENTO DI PRIMA FESSURAZIONE

Area omogenizzata della sezione.....	Ai	4411,57	[cmq]
Distanza dell'asse neutro dal lembo compresso.....	x	19,25	[cm]
Momento d'inerzia della sezione interamente reagente...	Jr	563810,91	[cm^4]
Forza assiale di progetto.....	N	0,00	[daN]
Momento di prima fessurazione (fcfk).....	Mr	8267,01	[daNm]
Momento di prima fessurazione (fctm).....	Mr	9841,68	[daNm]

AMPIEZZA DI FESSURAZIONE

Diametro equivalente delle barre.....	Ø	20,00	[mm]
Ricoprimento dell'armatura tesa.....	c	3,40	[cm]
Spaziatura orizzontale delle barre.....	So	10,00	[cm]
Spaziatura orizzontale di calcolo delle barre.....	Sod	10,00	[cm]
Spaziatura verticale delle barre.....	Sv	0,00	[cm]
Altezza efficace.....	deff	8,88	[cm]
Area efficace.....	Aceff	887,66	[cmq]
Percentuale geometrica d'armatura.....	?r	0,0357	
Coefficiente d'aderenza fra cls e armature.....	k2	0,40	
Coefficiente di forma del diagramma delle tensioni....	k3	0,125	
Distanza media fra le fessure.....	srm	11,60	[cm]
Momento flettente di progetto.....	M	18909,40	[daNm]
Tensione nell'acciaio dovuta a M in sezione fessurata..	ss	2090,95	[daN/cmq]
Coefficiente d'aderenza fra cls e armature.....	ß1	1,00	
Coefficiente che caratterizza l'appl. del carico.....	ß2	0,50	

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 94 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

Deformazione unitaria media armature.....	esm	0,000878	
Valore medio di apertura delle fessure.....	wm	0,102	[mm]
Valore di calcolo di apertura delle fessure.....	wd	0,173	[mm]< 0,2

-----+-----
| VERIFICA A FLESSIONE PER SEZIONE RETTANGOLARE: SEZIONE 201 x= 10,000 m |
-----+-----
Verifica per Momento Flettente Negativo: Combinazione di Carico Quasi Permanente

GEOMETRIA DELLA SEZIONE

Larghezza della sezione.....	B	100,00	[cm]
Altezza della sezione.....	H	37,00	[cm]
Area barre compresse strato esterno.....	As1	15,71	[cmq]
Area barre compresse strato interno.....	As2	0,00	[cmq]
Area barre tese strato interno.....	As3	0,00	[cmq]
Area barre tese strato esterno.....	As4	31,73	[cmq]
Copriferro di calcolo/distanza dal lembo compresso....	c1=d1	4,00	[cm]
Copriferro di calcolo/distanza dal lembo compresso....	c2=d2	6,00	[cm]
Copriferro di calcolo.....	c3	6,40	[cm]
Copriferro di calcolo.....	c4	4,40	[cm]
Distanza delle barre tese dal lembo compresso.....	d3	30,60	[cm]
Distanza delle barre tese dal lembo compresso.....	d4	32,60	[cm]
Area totale delle barre d'armature.....	Astot	47,44	[cmq]
Somma dei prodotti Asi x di.....	SAsi x di	1097,23	[cm^3]

CARATTERISTICHE D'INERZIA

Coefficiente di omogenizzazione.....	n	15,00	
Distanza dell'asse neutro dal lembo compresso.....	x	12,37	[cm]
Momento d'inerzia della sezione.....	Ji	274384,68	[cm^4]

SOLLECITAZIONI

Momento flettente di progetto.....	M	8310,72	[daNm]
------------------------------------	---	---------	--------

RISULTATI DEL CALCOLO

Tensione di compressione sul calcestruzzo.....	sc	37,48	[daN/cmq] < 149,4
--	----	-------	-------------------

-----+-----
| CALCOLO DELL'AMPIEZZA DI FESSURAZIONE: SEZIONE 201 x= 10,000 m |
-----+-----
Verifica per Momento Flettente Negativo: Combinazione di Carico Quasi Permanente

CARATTERISTICHE DEI MATERIALI

Classe del calcestruzzo.....	Rck	400,00	[daN/cmq]
Resistenza media a trazione.....	fctm	30,99	[daN/cmq]
Resistenza caratteristica a trazione.....	fctk	21,69	[daN/cmq]
Resistenza a trazione per flessione.....	fcfk	26,03	[daN/cmq]
Modulo elastico dell'acciaio.....	Es	2060000,00	[daN/cmq]

CALCOLO DEL MOMENTO DI PRIMA FESSURAZIONE

Area omogenizzata della sezione.....	Ai	4411,57	[cmq]
Distanza dell'asse neutro dal lembo compresso.....	x	19,25	[cm]
Momento d'inerzia della sezione interamente reagente...	Jr	563810,91	[cm^4]
Forza assiale di progetto.....	N	0,00	[daN]
Momento di prima fessurazione (fcfk).....	Mr	8267,01	[daNm]
Momento di prima fessurazione (fctm).....	Mr	9841,68	[daNm]

AMPIEZZA DI FESSURAZIONE

Diametro equivalente delle barre.....	Ø	20,00	[mm]
Ricoprimento dell'armatura tesa.....	c	3,40	[cm]
Spaziatura orizzontale delle barre.....	So	10,00	[cm]
Spaziatura orizzontale di calcolo delle barre.....	Sod	10,00	[cm]
Spaziatura verticale delle barre.....	Sv	0,00	[cm]
Altezza efficace.....	deff	8,88	[cm]
Area efficace.....	Aceff	887,66	[cmq]
Percentuale geometrica d'armatura.....	?r	0,0357	
Coefficiente d'aderenza fra cls e armature.....	k2	0,40	

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 95 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

Coefficiente di forma del diagramma delle tensioni.....	k3	0,125	
Distanza media fra le fessure.....	srm	11,60	[cm]
Momento flettente di progetto.....	M	8310,72	[daNm]
Tensione nell'acciaio dovuta a M in sezione fessurata..	ss	918,98	[daN/cm ²]
Coefficiente d'aderenza fra cls e armature.....	β1	1,00	
Coefficiente che caratterizza l'appl. del carico.....	β2	0,50	
Deformazione unitaria media armature.....	esm	0,000178	
Valore medio di apertura delle fessure.....	wm	0,021	[mm]
Valore di calcolo di apertura delle fessure.....	wd	0,035	[mm]< 0,2

5.2.1.2 Sintesi dei risultati delle verifiche nelle zone di testata dell'impalcato

Si riportano nel seguito, sotto forma di diagrammi ed in modo esteso per le sezioni più sollecitate, le verifiche di resistenza e fessurazione della soletta. I calcoli sono stati eseguiti con un programma su sezioni di larghezza pari a 100 cm e distanti fra loro 5 cm, con riferimento alla disposizione delle armature di cui alla Figura 5.12, tenendo conto a livello di ciascuna sezione dell'effettivo ancoraggio delle barre.

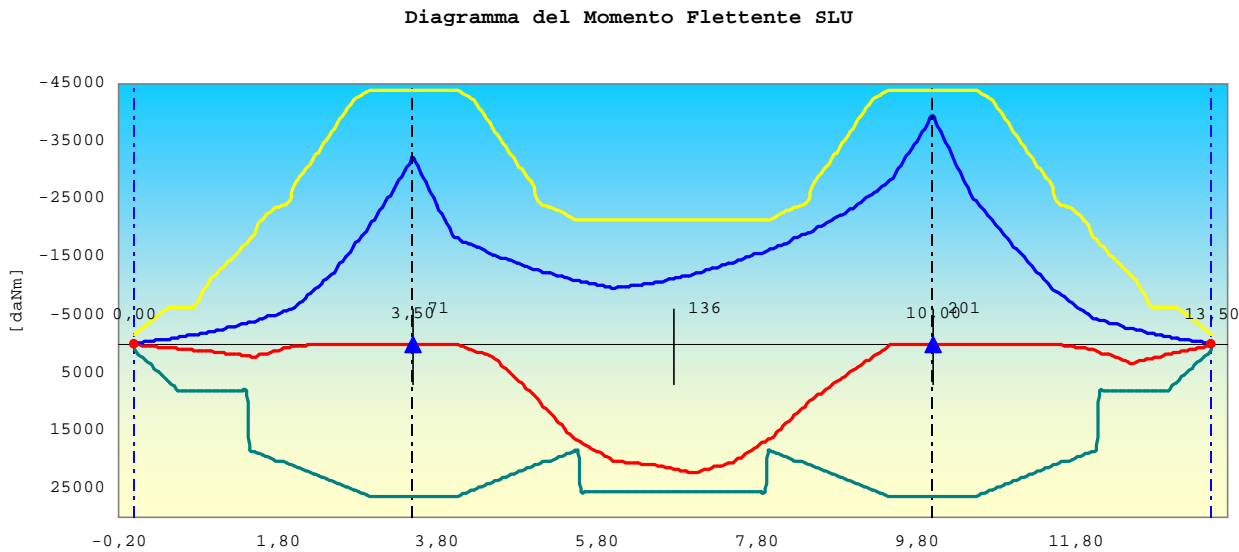


Figura 5.11 – Involuppo delle sollecitazioni flettenti di progetto (SLU) e momenti resistenti delle armature

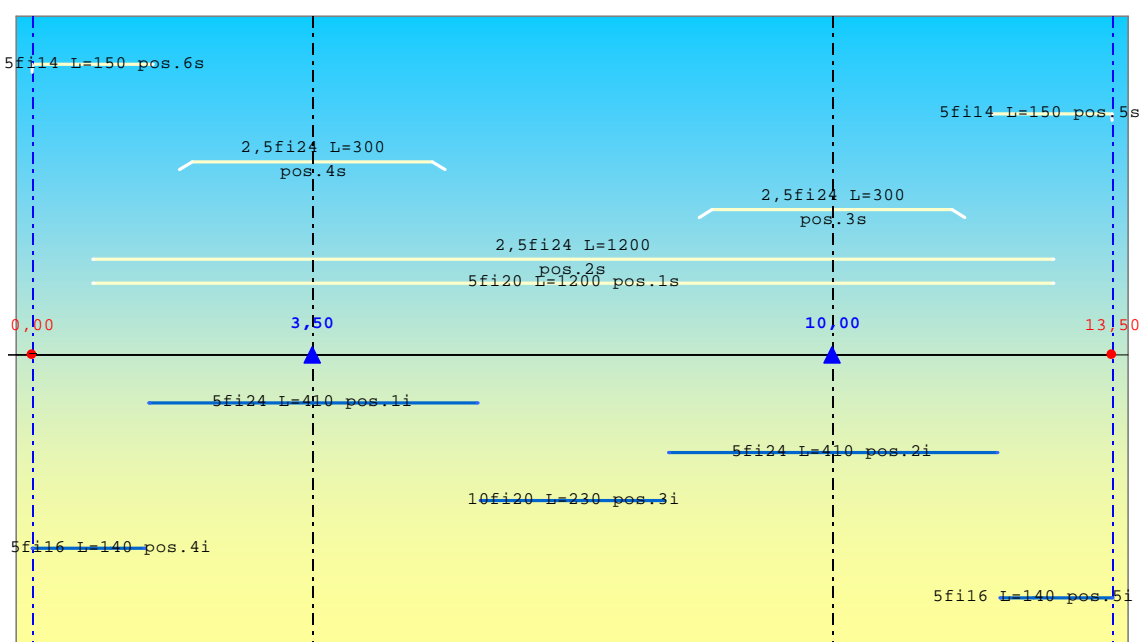


Figura 5.12 - Disposizione delle armature trasversali della soletta

Verifica di resistenza SLU: coefficiente $\eta = M/M_{res}$

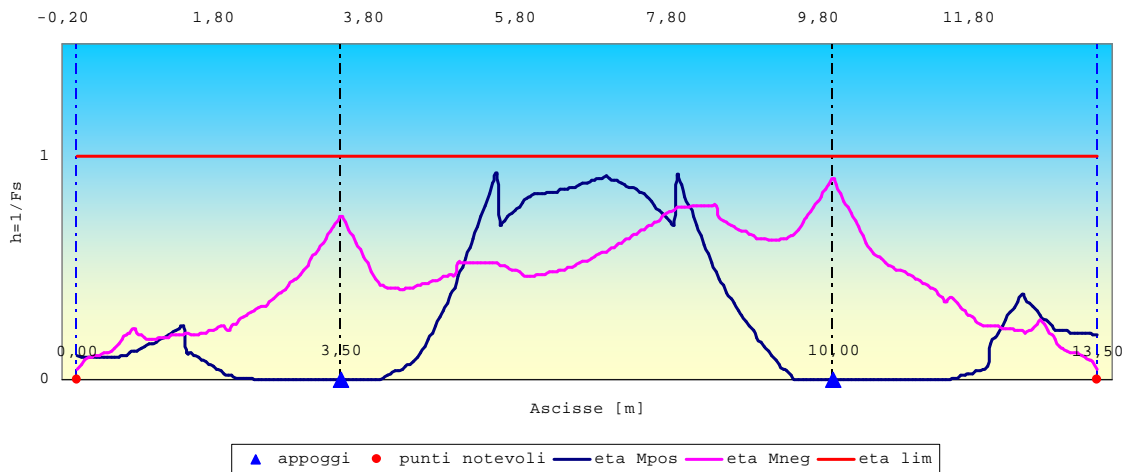
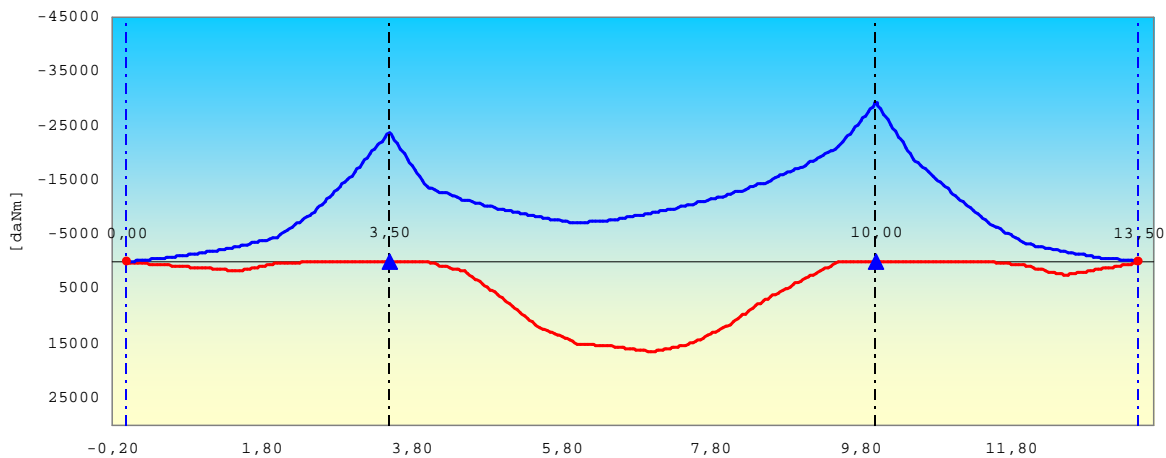
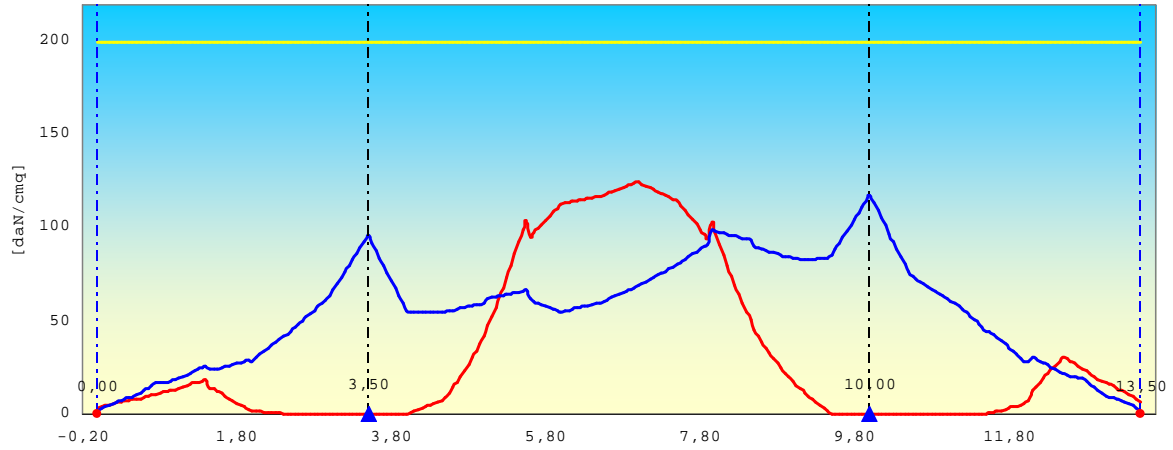


Diagramma del Momento Flettente nella combinazione rara



Tensioni nel calcestruzzo nella combinazione rara



Tensioni nelle armature nella combinazione rara

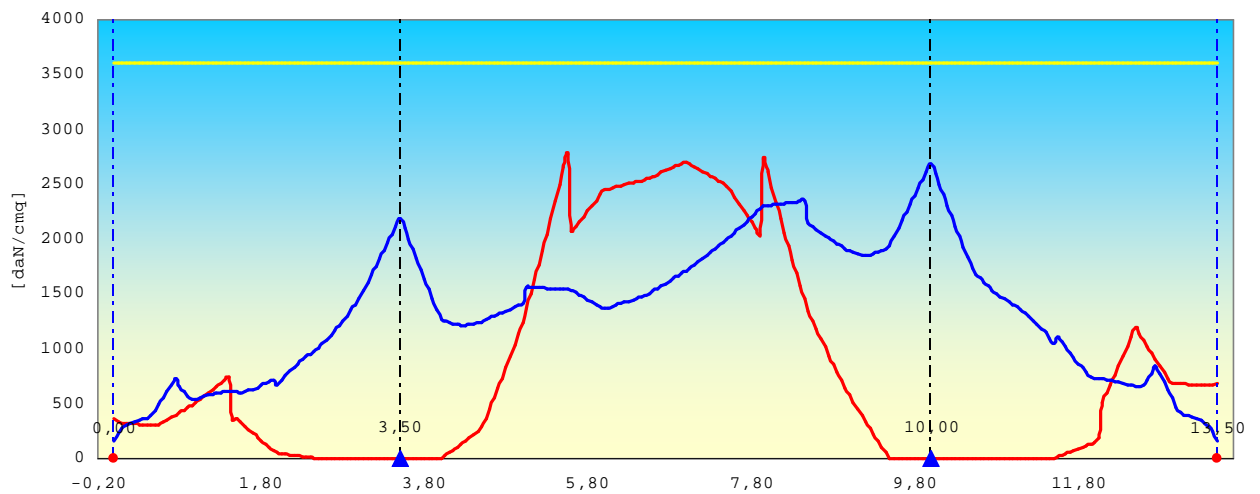
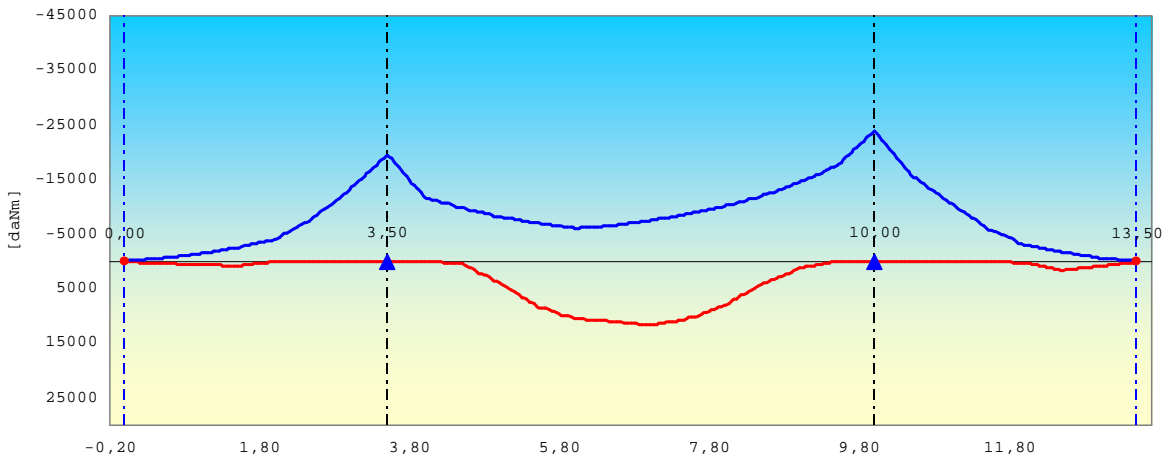


Diagramma del Momento Flettente nella combinazione frequente



Apertura delle fessure nella combinazione frequente

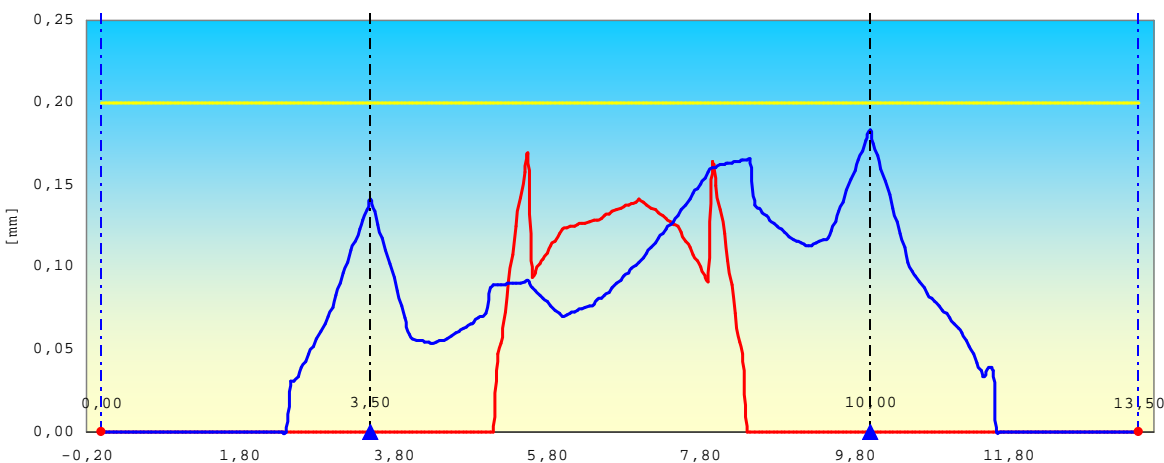
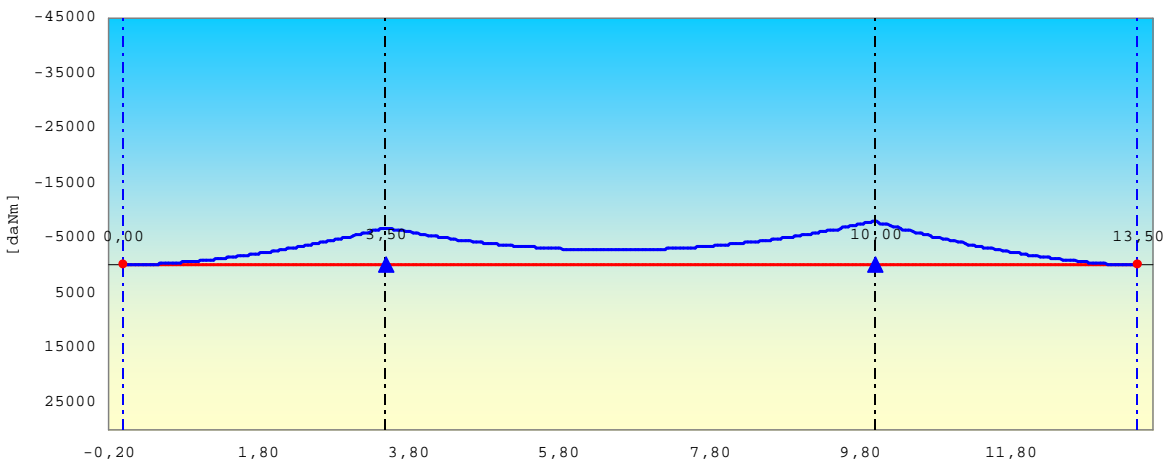
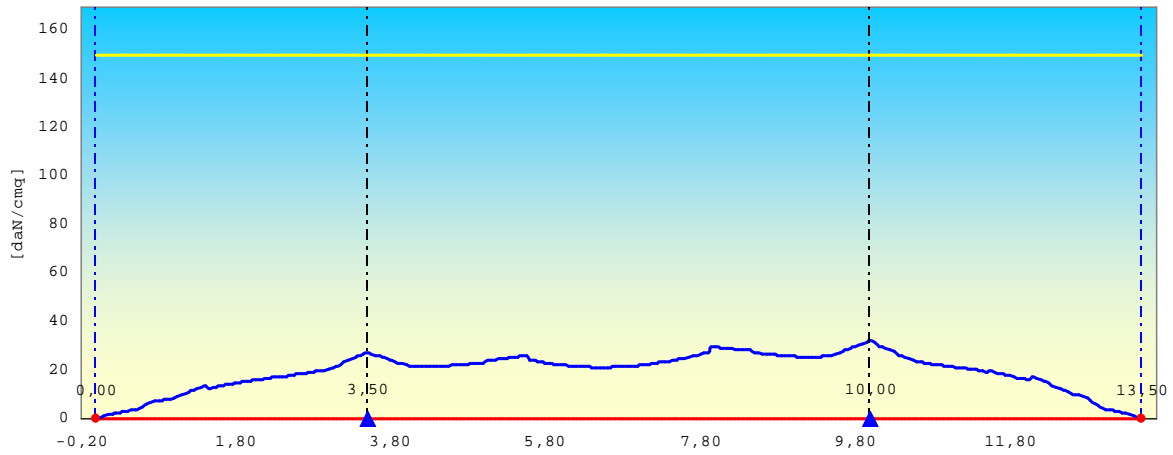


Diagramma del Momento Flettente nella combinazione quasi permanente



Tensioni nel calcestruzzo nella combinazione quasi permanente



Apertura delle fessure nella combinazione quasi permanente

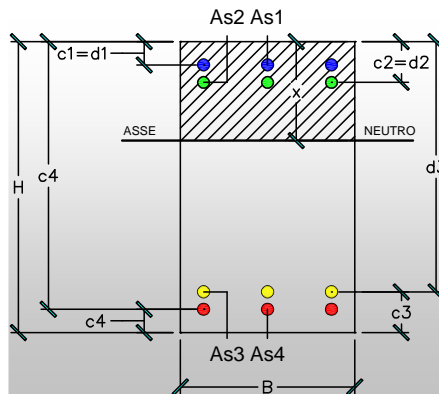
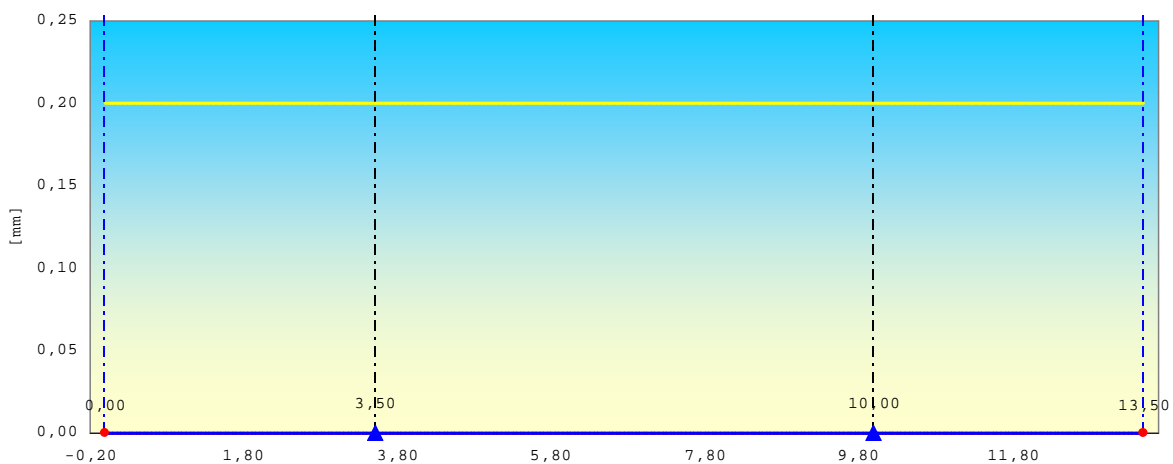


Figura 5.13 – Schema delle grandezze usate nelle verifiche delle sezioni

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 101 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

-----+
| VERIFICA A FLESSIONE PER SEZIONE RETTANGOLARE: SEZIONE 71 x= 3,500 m |
-----+
Verifica per Momento Flettente Negativo: Combinazione di Carico allo SLU

GEOMETRIA DELLA SEZIONE

Larghezza della sezione.....	B	100,00	[cm]
Altezza della sezione.....	H	37,00	[cm]
Area barre compresse strato esterno.....	As1	22,62	[cmq]
Area barre compresse strato interno.....	As2	0,00	[cmq]
Area barre tese strato interno.....	As3	0,00	[cmq]
Area barre tese strato esterno.....	As4	38,33	[cmq]
Copriferro di calcolo/distanza dal lembo compresso.....	c1=d1	4,00	[cm]
Copriferro di calcolo/distanza dal lembo compresso.....	c2=d2	6,00	[cm]
Copriferro di calcolo.....	c3	6,40	[cm]
Copriferro di calcolo.....	c4	4,40	[cm]
Distanza delle barre tese dal lembo compresso.....	d3	30,60	[cm]
Distanza delle barre tese dal lembo compresso.....	d4	32,60	[cm]
Area totale delle barre d'armature.....	Astot	60,95	[cmq]

SOLLECITAZIONI

Momento flettente sollecitante.....	M	32141,13	[daNm]
-------------------------------------	---	----------	--------

MOMENTO RESISTENTE

Momento flettente resistente.....	Mres	44044,66	[daNm]
-----------------------------------	------	----------	--------

COEFFICIENTE DI SICUREZZA

Coefficiente.....	Eta=M/Mres	0,73	< 1
-------------------	------------	------	-----

-----+
| VERIFICA A FLESSIONE PER SEZIONE RETTANGOLARE: SEZIONE 71 x= 3,500 m |
-----+
Verifica per Momento Flettente Negativo: Combinazione di Carico Rara

GEOMETRIA DELLA SEZIONE

Larghezza della sezione.....	B	100,00	[cm]
Altezza della sezione.....	H	37,00	[cm]
Area barre compresse strato esterno.....	As1	22,62	[cmq]
Area barre compresse strato interno.....	As2	0,00	[cmq]
Area barre tese strato interno.....	As3	0,00	[cmq]
Area barre tese strato esterno.....	As4	38,33	[cmq]
Copriferro di calcolo/distanza dal lembo compresso.....	c1=d1	4,00	[cm]
Copriferro di calcolo/distanza dal lembo compresso.....	c2=d2	6,00	[cm]
Copriferro di calcolo.....	c3	6,40	[cm]
Copriferro di calcolo.....	c4	4,40	[cm]
Distanza delle barre tese dal lembo compresso.....	d3	30,60	[cm]
Distanza delle barre tese dal lembo compresso.....	d4	32,60	[cm]
Area totale delle barre d'armature.....	Astot	60,95	[cmq]
Somma dei prodotti Asi x di.....	SAsi x di	1339,94	[cm^3]

CARATTERISTICHE D'INERZIA

Coefficiente di omogenizzazione.....	n	15,00	
Distanza dell'asse neutro dal lembo compresso.....	x	12,89	[cm]
Momento d'inerzia della sezione.....	Ji	321545,85	[cm^4]

SOLLECITAZIONI

Momento flettente di progetto.....	M	23808,25	[daNm]
------------------------------------	---	----------	--------

RISULTATI DEL CALCOLO

Tensione di compressione sul calcestruzzo.....	sc	95,47	[daN/cmq] < 199,2
Tensione massima di trazione sulle armature.....	ss	2188,70	[daN/cmq] < 3600

-----+

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 102 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

| CALCOLO DELL'AMPIEZZA DI FESSURAZIONE: SEZIONE 71 x= 3,500 m |
+-----+
Verifica per Momento Flettente Negativo: Combinazione di Carico Frequente

CARATTERISTICHE DEI MATERIALI

Classe del calcestruzzo.....	Rck	400,00	[daN/cmq]
Resistenza media a trazione.....	fctm	30,99	[daN/cmq]
Resistenza caratteristica a trazione.....	fctk	21,69	[daN/cmq]
Resistenza a trazione per flessione.....	fcfk	26,03	[daN/cmq]
Modulo elastico dell'acciaio.....	Es	2060000,00	[daN/cmq]

CALCOLO DEL MOMENTO DI PRIMA FESSURAZIONE

Area omogenizzata della sezione.....	Ai	4614,19	[cmq]
Distanza dell'asse neutro dal lembo compresso.....	x	19,19	[cm]
Momento d'inerzia della sezione interamente reagente...	Jr	605539,27	[cm^4]
Forza assiale di progetto.....	N	0,00	[daN]
Momento di prima fessurazione (fcfk).....	Mr	8850,86	[daNm]
Momento di prima fessurazione (fctm).....	Mr	10536,74	[daNm]

AMPIEZZA DI FESSURAZIONE

Diametro equivalente delle barre.....	Ø	22,00	[mm]
Ricoprimento dell'armatura tesa.....	c	3,30	[cm]
Spaziatura orizzontale delle barre.....	So	10,00	[cm]
Spaziatura orizzontale di calcolo delle barre.....	Sod	10,00	[cm]
Spaziatura verticale delle barre.....	Sv	0,00	[cm]
Altezza efficace.....	deff	8,90	[cm]
Area efficace.....	Aceff	890,47	[cmq]
Percentuale geometrica d'armatura.....	?r	0,0430	
Coefficiente d'aderenza fra cls e armature.....	k2	0,40	
Coefficiente di forma del diagramma delle tensioni.....	k3	0,125	
Distanza media fra le fessure.....	srn	11,16	[cm]
Momento flettente di progetto.....	M	19551,92	[daNm]
Tensione nell'acciaio dovuta a M in sezione fessurata..	ss	1797,42	[daN/cmq]
Coefficiente d'aderenza fra cls e armature.....	ß1	1,00	
Coefficiente che caratterizza l'appl. del carico.....	ß2	0,50	
Deformazione unitaria media armature.....	esm	0,000746	
Valore medio di apertura delle fessure.....	wm	0,083	[mm]
Valore di calcolo di apertura delle fessure.....	wd	0,141	[mm] < 0,2

+-----+
| VERIFICA A FLESSIONE PER SEZIONE RETTANGOLARE: SEZIONE 71 x= 3,500 m |
+-----+
Verifica per Momento Flettente Negativo: Combinazione di Carico Quasi Permanente

GEOMETRIA DELLA SEZIONE

Larghezza della sezione.....	B	100,00	[cm]
Altezza della sezione.....	H	37,00	[cm]
Area barre compresse strato esterno.....	As1	22,62	[cmq]
Area barre compresse strato interno.....	As2	0,00	[cmq]
Area barre tese strato interno.....	As3	0,00	[cmq]
Area barre tese strato esterno.....	As4	38,33	[cmq]
Copriferro di calcolo/distanza dal lembo compresso.....	c1=d1	4,00	[cm]
Copriferro di calcolo/distanza dal lembo compresso.....	c2=d2	6,00	[cm]
Copriferro di calcolo.....	c3	6,40	[cm]
Copriferro di calcolo.....	c4	4,40	[cm]
Distanza delle barre tese dal lembo compresso.....	d3	30,60	[cm]
Distanza delle barre tese dal lembo compresso.....	d4	32,60	[cm]
Area totale delle barre d'armature.....	Astot	60,95	[cmq]
Somma dei prodotti Asi x di.....	SAsi x di	1339,94	[cm^3]

CARATTERISTICHE D'INERZIA

Coefficiente di omogenizzazione.....	n	15,00	
Distanza dell'asse neutro dal lembo compresso.....	x	12,89	[cm]
Momento d'inerzia della sezione.....	Ji	321545,85	[cm^4]

SOLLECITAZIONI

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 103 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

Momento flettente di progetto..... M 6782,95 [daNm]

RISULTATI DEL CALCOLO

Tensione di compressione sul calcestruzzo..... sc 27,20 [daN/cm²] < 149,4

+-----+
| CALCOLO DELL'AMPIEZZA DI FESSURAZIONE: SEZIONE 71 x= 3,500 m |
+-----+

Verifica per Momento Flettente Negativo: Combinazione di Carico Quasi Permanente

CARATTERISTICHE DEI MATERIALI

Classe del calcestruzzo.....	Rck	400,00	[daN/cm ²]
Resistenza media a trazione.....	fctm	30,99	[daN/cm ²]
Resistenza caratteristica a trazione.....	fctk	21,69	[daN/cm ²]
Resistenza a trazione per flessione.....	fcfk	26,03	[daN/cm ²]
Modulo elastico dell'acciaio.....	Es	2060000,00	[daN/cm ²]

CALCOLO DEL MOMENTO DI PRIMA FESSURAZIONE

Area omogenizzata della sezione.....	Ai	4614,19	[cm ²]
Distanza dell'asse neutro dal lembo compresso.....	x	19,19	[cm]
Momento d'inerzia della sezione interamente reagente...	Jr	605539,27	[cm ⁴]
Forza assiale di progetto.....	N	0,00	[daN]
Momento di prima fessurazione (fcfk).....	Mr	8850,86	[daNm]
Momento di prima fessurazione (fctm).....	Mr	10536,74	[daNm]

AMPIEZZA DI FESSURAZIONE

Diametro equivalente delle barre.....	Ø	22,00	[mm]
Ricoprimento dell'armatura tesa.....	c	3,30	[cm]
Spaziatura orizzontale delle barre.....	So	10,00	[cm]
Spaziatura orizzontale di calcolo delle barre.....	Sod	10,00	[cm]
Spaziatura verticale delle barre.....	Sv	0,00	[cm]
Altezza efficace.....	deff	8,90	[cm]
Area efficace.....	Aceff	890,47	[cm ²]
Percentuale geometrica d'armatura.....	?r	0,0430	
Coefficiente d'aderenza fra cls e armature.....	k2	0,40	
Coefficiente di forma del diagramma delle tensioni.....	k3	0,125	
Distanza media fra le fessure.....	sxm	11,16	[cm]
Momento flettente di progetto.....	M	6782,95	[daNm]
Tensione nell'acciaio dovuta a M in sezione fessurata..	ss	623,56	[daN/cm ²]
Coefficiente d'aderenza fra cls e armature.....	β1	1,00	
Coefficiente che caratterizza l'appl. del carico.....	β2	0,50	
Deformazione unitaria media armature.....	esm	0,000121	
Valore medio di apertura delle fessure.....	wm	0,000	[mm]
Valore di calcolo di apertura delle fessure.....	wd	0,000	[mm] < 0,2

+-----+
| VERIFICA A FLESSIONE PER SEZIONE RETTANGOLARE: SEZIONE 136 x= 6,750 m |
+-----+

Verifica per Momento Flettente Positivo: Combinazione di Carico allo SLU

GEOMETRIA DELLA SEZIONE

Larghezza della sezione.....	B	100,00	[cm]
Altezza della sezione.....	H	27,00	[cm]
Area barre compresse strato esterno.....	As1	27,02	[cm ²]
Area barre compresse strato interno.....	As2	0,00	[cm ²]
Area barre tese strato interno.....	As3	0,00	[cm ²]
Area barre tese strato esterno.....	As4	31,42	[cm ²]
Copriferro di calcolo/distanza dal lembo compresso.....	c1=d1	4,40	[cm]
Copriferro di calcolo/distanza dal lembo compresso.....	c2=d2	6,40	[cm]
Copriferro di calcolo.....	c3	6,00	[cm]
Copriferro di calcolo.....	c4	4,00	[cm]
Distanza delle barre tese dal lembo compresso.....	d3	21,00	[cm]
Distanza delle barre tese dal lembo compresso.....	d4	23,00	[cm]
Area totale delle barre d'armature.....	Astot	58,43	[cm ²]

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 104 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

SOLLECITAZIONI

Momento flettente sollecitante..... M 21665,76 [daNm]

MOMENTO RESISTENTE

Momento flettente resistente..... Mres 24596,51 [daNm]

COEFFICIENTE DI SICUREZZA

Coefficiente.....Eta=M/Mres 0,88 < 1

+-----+
| VERIFICA A FLESSIONE PER SEZIONE RETTANGOLARE: SEZIONE 136 x= 6,750 m |
+-----+

Verifica per Momento Flettente Positivo: Combinazione di Carico Rara

GEOMETRIA DELLA SEZIONE

Larghezza della sezione..... B 100,00 [cm]
Altezza della sezione..... H 27,00 [cm]
Area barre compresse strato esterno..... As1 27,02 [cmq]
Area barre compresse strato interno..... As2 0,00 [cmq]
Area barre tese strato interno..... As3 0,00 [cmq]
Area barre tese strato esterno..... As4 31,42 [cmq]
Copriferro di calcolo/distanza dal lembo compresso..... c1=d1 4,40 [cm]
Copriferro di calcolo/distanza dal lembo compresso..... c2=d2 6,40 [cm]
Copriferro di calcolo..... c3 6,00 [cm]
Copriferro di calcolo..... c4 4,00 [cm]
Distanza delle barre tese dal lembo compresso..... d3 21,00 [cm]
Distanza delle barre tese dal lembo compresso..... d4 23,00 [cm]
Area totale delle barre d'armature..... Astot 58,43 [cmq]
Somma dei prodotti Asi x di..... SAsi x di 841,45 [cm^3]

CARATTERISTICHE D'INERZIA

Coefficiente di omogenizzazione..... n 15,00
Distanza dell'asse neutro dal lembo compresso..... x 9,38 [cm]
Momento d'inerzia della sezione..... Ji 124977,74 [cm^4]

SOLLECITAZIONI

Momento flettente di progetto..... M 16048,71 [daNm]

RISULTATI DEL CALCOLO

Tensione di compressione sul calcestruzzo..... sc 120,46 [daN/cmq] < 199,2
Tensione massima di trazione sulle armature..... ss 2623,38 [daN/cmq] < 3600

+-----+
| CALCOLO DELL'AMPIEZZA DI FESSURAZIONE: SEZIONE 136 x= 6,750 m |
+-----+

Verifica per Momento Flettente Positivo: Combinazione di Carico Frequente

CARATTERISTICHE DEI MATERIALI

Classe del calcestruzzo..... Rck 400,00 [daN/cmq]
Resistenza media a trazione..... fctm 30,99 [daN/cmq]
Resistenza caratteristica a trazione..... fctk 21,69 [daN/cmq]
Resistenza a trazione per flessione..... fcfk 26,03 [daN/cmq]
Modulo elastico dell'acciaio..... Es 2060000,00 [daN/cmq]

CALCOLO DEL MOMENTO DI PRIMA FESSURAZIONE

Area omogenizzata della sezione..... Ai 3576,51 [cmq]
Distanza dell'asse neutro dal lembo compresso..... x 13,72 [cm]
Momento d'inerzia della sezione interamente reagente... Jr 239940,84 [cm^4]
Forza assiale di progetto..... N 0,00 [daN]
Momento di prima fessurazione (fcfk)..... Mr 4703,45 [daNm]
Momento di prima fessurazione (fctm)..... Mr 5599,35 [daNm]

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 105 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

AMPIEZZA DI FESSURAZIONE

Diametro equivalente delle barre.....	Ø	20,00	[mm]
Ricoprimento dell'armatura tesa.....	c	3,00	[cm]
Spaziatura orizzontale delle barre.....	So	10,00	[cm]
Spaziatura orizzontale di calcolo delle barre.....	Sod	10,00	[cm]
Spaziatura verticale delle barre.....	Sv	0,00	[cm]
Altezza efficace.....	deff	6,64	[cm]
Area efficace.....	Aceff	663,97	[cmq]
Percentuale geometrica d'armatura.....	?r	0,0473	
Coefficiente d'aderenza fra cls e armature.....	k2	0,40	
Coefficiente di forma del diagramma delle tensioni.....	k3	0,125	
Distanza media fra le fessure.....	srm	10,11	[cm]
Momento flettente di progetto.....	M	11337,58	[daNm]
Tensione nell'acciaio dovuta a M in sezione fessurata..	ss	1853,28	[daN/cm ²]
Coefficiente d'aderenza fra cls e armature.....	β1	1,00	
Coefficiente che caratterizza l'appl. del carico.....	β2	0,50	
Deformazione unitaria media armature.....	esm	0,000790	
Valore medio di apertura delle fessure.....	wm	0,080	[mm]
Valore di calcolo di apertura delle fessure.....	wd	0,136	[mm] < 0,2

+-----+
| VERIFICA A FLESSIONE PER SEZIONE RETTANGOLARE: SEZIONE 136 x= 6,750 m |
+-----+

Verifica per Momento Flettente Positivo: Combinazione di Carico Quasi Permanente

GEOMETRIA DELLA SEZIONE

Larghezza della sezione.....	B	100,00	[cm]
Altezza della sezione.....	H	27,00	[cm]
Area barre compresse strato esterno.....	As1	27,02	[cmq]
Area barre compresse strato interno.....	As2	0,00	[cmq]
Area barre tese strato interno.....	As3	0,00	[cmq]
Area barre tese strato esterno.....	As4	31,42	[cmq]
Copriferro di calcolo/distanza dal lembo compresso.....	c1=d1	4,40	[cm]
Copriferro di calcolo/distanza dal lembo compresso.....	c2=d2	6,40	[cm]
Copriferro di calcolo.....	c3	6,00	[cm]
Copriferro di calcolo.....	c4	4,00	[cm]
Distanza delle barre tese dal lembo compresso.....	d3	21,00	[cm]
Distanza delle barre tese dal lembo compresso.....	d4	23,00	[cm]
Area totale delle barre d'armature.....	Astot	58,43	[cmq]
Somma dei prodotti Asi x di.....	SAsi x di	841,45	[cm ³]

CARATTERISTICHE D'INERZIA

Coefficiente di omogenizzazione.....	n	15,00	
Distanza dell'asse neutro dal lembo compresso.....	x	9,38	[cm]
Momento d'inerzia della sezione.....	Ji	124977,74	[cm ⁴]

SOLLECITAZIONI

Momento flettente di progetto.....	M	0,00	[daNm]
------------------------------------	---	------	--------

RISULTATI DEL CALCOLO

Tensione di compressione sul calcestruzzo.....	sc	0,00	[daN/cm ²] < 149,4
--	----	------	--------------------------------

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 106 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

-----+
| VERIFICA A FLESSIONE PER SEZIONE RETTANGOLARE: SEZIONE 201 x= 10,000 m |
-----+
Verifica per Momento Flettente Negativo: Combinazione di Carico allo SLU

GEOMETRIA DELLA SEZIONE

Larghezza della sezione.....	B	100,00	[cm]
Altezza della sezione.....	H	37,00	[cm]
Area barre compresse strato esterno.....	As1	22,62	[cmq]
Area barre compresse strato interno.....	As2	0,00	[cmq]
Area barre tese strato interno.....	As3	0,00	[cmq]
Area barre tese strato esterno.....	As4	38,33	[cmq]
Copriferro di calcolo/distanza dal lembo compresso.....	c1=d1	4,00	[cm]
Copriferro di calcolo/distanza dal lembo compresso.....	c2=d2	6,00	[cm]
Copriferro di calcolo.....	c3	6,40	[cm]
Copriferro di calcolo.....	c4	4,40	[cm]
Distanza delle barre tese dal lembo compresso.....	d3	30,60	[cm]
Distanza delle barre tese dal lembo compresso.....	d4	32,60	[cm]
Area totale delle barre d'armature.....	Astot	60,95	[cmq]

SOLLECITAZIONI

Momento flettente sollecitante.....	M	39505,98	[daNm]
-------------------------------------	---	----------	--------

MOMENTO RESISTENTE

Momento flettente resistente.....	Mres	44044,66	[daNm]
-----------------------------------	------	----------	--------

COEFFICIENTE DI SICUREZZA

Coefficiente.....	Eta=M/Mres	0,90	< 1
-------------------	------------	------	-----

-----+
| VERIFICA A FLESSIONE PER SEZIONE RETTANGOLARE: SEZIONE 201 x= 10,000 m |
-----+
Verifica per Momento Flettente Negativo: Combinazione di Carico Rara

GEOMETRIA DELLA SEZIONE

Larghezza della sezione.....	B	100,00	[cm]
Altezza della sezione.....	H	37,00	[cm]
Area barre compresse strato esterno.....	As1	22,62	[cmq]
Area barre compresse strato interno.....	As2	0,00	[cmq]
Area barre tese strato interno.....	As3	0,00	[cmq]
Area barre tese strato esterno.....	As4	38,33	[cmq]
Copriferro di calcolo/distanza dal lembo compresso.....	c1=d1	4,00	[cm]
Copriferro di calcolo/distanza dal lembo compresso.....	c2=d2	6,00	[cm]
Copriferro di calcolo.....	c3	6,40	[cm]
Copriferro di calcolo.....	c4	4,40	[cm]
Distanza delle barre tese dal lembo compresso.....	d3	30,60	[cm]
Distanza delle barre tese dal lembo compresso.....	d4	32,60	[cm]
Area totale delle barre d'armature.....	Astot	60,95	[cmq]
Somma dei prodotti Asi x di.....	SAsi x di	1339,94	[cm^3]

CARATTERISTICHE D'INERZIA

Coefficiente di omogenizzazione.....	n	15,00	
Distanza dell'asse neutro dal lembo compresso.....	x	12,89	[cm]
Momento d'inerzia della sezione.....	Ji	321545,85	[cm^4]

SOLLECITAZIONI

Momento flettente di progetto.....	M	29263,69	[daNm]
------------------------------------	---	----------	--------

RISULTATI DEL CALCOLO

Tensione di compressione sul calcestruzzo.....	sc	117,34	[daN/cmq] < 199,2
Tensione massima di trazione sulle armature.....	ss	2690,23	[daN/cmq] < 3600

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 107 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

-----+
| CALCOLO DELL'AMPIEZZA DI FESSURAZIONE: SEZIONE 201 x= 10,000 m |
+-----+

Verifica per Momento Flettente Negativo: Combinazione di Carico Frequente

CARATTERISTICHE DEI MATERIALI

Classe del calcestruzzo.....	Rck	400,00	[daN/cm ²]
Resistenza media a trazione.....	fctm	30,99	[daN/cm ²]
Resistenza caratteristica a trazione.....	fctk	21,69	[daN/cm ²]
Resistenza a trazione per flessione.....	fcfk	26,03	[daN/cm ²]
Modulo elastico dell'acciaio.....	Es	2060000,00	[daN/cm ²]

CALCOLO DEL MOMENTO DI PRIMA FESSURAZIONE

Area omogenizzata della sezione.....	Ai	4614,19	[cm ²]
Distanza dell'asse neutro dal lembo compresso.....	x	19,19	[cm]
Momento d'inerzia della sezione interamente reagente...	Jr	605539,27	[cm ⁴]
Forza assiale di progetto.....	N	0,00	[daN]
Momento di prima fessurazione (fcfk).....	Mr	8850,86	[daNm]
Momento di prima fessurazione (fctm).....	Mr	10536,74	[daNm]

AMPIEZZA DI FESSURAZIONE

Diametro equivalente delle barre.....	Ø	22,00	[mm]
Ricoprimento dell'armatura tesa.....	c	3,30	[cm]
Spaziatura orizzontale delle barre.....	So	10,00	[cm]
Spaziatura orizzontale di calcolo delle barre.....	Sod	10,00	[cm]
Spaziatura verticale delle barre.....	Sv	0,00	[cm]
Altezza efficace.....	deff	8,90	[cm]
Area efficace.....	Aceff	890,47	[cm ²]
Percentuale geometrica d'armatura.....	ρr	0,0430	
Coefficiente d'aderenza fra cls e armature.....	k2	0,40	
Coefficiente di forma del diagramma delle tensioni....	k3	0,125	
Distanza media fra le fessure.....	srm	11,16	[cm]
Momento flettente di progetto.....	M	23937,50	[daNm]
Tensione nell'acciaio dovuta a M in sezione fessurata..	ss	2200,59	[daN/cm ²]
Coefficiente d'aderenza fra cls e armature.....	β1	1,00	
Coefficiente che caratterizza l'appl. del carico.....	β2	0,50	
Deformazione unitaria media armature.....	esm	0,000965	
Valore medio di apertura delle fessure.....	wm	0,108	[mm]
Valore di calcolo di apertura delle fessure.....	wd	0,183	[mm] < 0,2

-----+
| VERIFICA A FLESSIONE PER SEZIONE RETTANGOLARE: SEZIONE 201 x= 10,000 m |
+-----+

Verifica per Momento Flettente Negativo: Combinazione di Carico Quasi Permanente

GEOMETRIA DELLA SEZIONE

Larghezza della sezione.....	B	100,00	[cm]
Altezza della sezione.....	H	37,00	[cm]
Area barre compresse strato esterno.....	As1	22,62	[cm ²]
Area barre compresse strato interno.....	As2	0,00	[cm ²]
Area barre tese strato interno.....	As3	0,00	[cm ²]
Area barre tese strato esterno.....	As4	38,33	[cm ²]
Copriferro di calcolo/distanza dal lembo compresso....	c1=d1	4,00	[cm]
Copriferro di calcolo/distanza dal lembo compresso....	c2=d2	6,00	[cm]
Copriferro di calcolo.....	c3	6,40	[cm]
Copriferro di calcolo.....	c4	4,40	[cm]
Distanza delle barre tese dal lembo compresso.....	d3	30,60	[cm]
Distanza delle barre tese dal lembo compresso.....	d4	32,60	[cm]
Area totale delle barre d'armature.....	Astot	60,95	[cm ²]
Somma dei prodotti Asi x di.....	SAsi x di	1339,94	[cm ³]

CARATTERISTICHE D'INERZIA

Coefficiente di omogenizzazione.....	n	15,00	
Distanza dell'asse neutro dal lembo compresso.....	x	12,89	[cm]
Momento d'inerzia della sezione.....	Ji	321545,85	[cm ⁴]

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 108 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

SOLLECITAZIONI

Momento flettente di progetto..... M 7978,09 [daNm]

RISULTATI DEL CALCOLO

Tensione di compressione sul calcestruzzo..... sc 31,99 [daN/cm²] < 149,4

+-----+
| CALCOLO DELL'AMPIEZZA DI FESSURAZIONE: SEZIONE 201 x= 10,000 m |
+-----+

Verifica per Momento Flettente Negativo: Combinazione di Carico Quasi Permanente

CARATTERISTICHE DEI MATERIALI

Classe del calcestruzzo..... Rck 400,00 [daN/cm²]
Resistenza media a trazione..... fctm 30,99 [daN/cm²]
Resistenza caratteristica a trazione..... fctk 21,69 [daN/cm²]
Resistenza a trazione per flessione..... fcfk 26,03 [daN/cm²]
Modulo elastico dell'acciaio..... Es 2060000,00 [daN/cm²]

CALCOLO DEL MOMENTO DI PRIMA FESSURAZIONE

Area omogenizzata della sezione..... Ai 4614,19 [cm²]
Distanza dell'asse neutro dal lembo compresso..... x 19,19 [cm]
Momento d'inerzia della sezione interamente reagente... Jr 605539,27 [cm⁴]
Forza assiale di progetto..... N 0,00 [daN]
Momento di prima fessurazione (fcfk)..... Mr 8850,86 [daNm]
Momento di prima fessurazione (fctm)..... Mr 10536,74 [daNm]

AMPIEZZA DI FESSURAZIONE

Diametro equivalente delle barre..... Ø 22,00 [mm]
Ricoprimento dell'armatura tesa..... c 3,30 [cm]
Spaziatura orizzontale delle barre..... So 10,00 [cm]
Spaziatura orizzontale di calcolo delle barre..... Sod 10,00 [cm]
Spaziatura verticale delle barre..... Sv 0,00 [cm]
Altezza efficace..... deff 8,90 [cm]
Area efficace..... Aceff 890,47 [cm²]
Percentuale geometrica d'armatura..... ?r 0,0430
Coefficiente d'aderenza fra cls e armature..... k2 0,40
Coefficiente di forma del diagramma delle tensioni.... k3 0,125
Distanza media fra le fessure..... srm 11,16 [cm]
Momento flettente di progetto..... M 7978,09 [daNm]
Tensione nell'acciaio dovuta a M in sezione fessurata.. ss 733,43 [daN/cm²]
Coefficiente d'aderenza fra cls e armature..... β1 1,00
Coefficiente che caratterizza l'appl. del carico..... β2 0,50
Deformazione unitaria media armature..... esm 0,000142
Valore medio di apertura delle fessure..... wm 0,000 [mm]
Valore di calcolo di apertura delle fessure..... wd 0,000 [mm] < 0,2

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx Pagina 109 di 244 Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX
--	--

APPENDICE 1

SOLLECITAZIONI DI PROGETTO - CONDIZIONI ELEMENTARI

Carichi mobili + Effetto dinamico - Sollecitazioni caratteristiche per le verifiche allo SLU

Table with 28 columns: Sez., Ascissa, Sez., Acciaio + Soletta, Carichi Permanenti, Tmin, Tmax, Mmin, Mmax, Nmin, Nmax, Azione del Vento. It contains a detailed list of data points for various sections of the viaduct.

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 126 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

APPENDICE 3

MODELLI DI CALCOLO

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 127 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

Generalità

Nella presente appendice si riportano per esteso i listati di input, in formato SAP 2000, per i modelli di calcolo utilizzati:

- *modello 1*: ottenuto considerando le proprietà inerziali delle sole travi metalliche ed utilizzato per la valutazione degli effetti indotti dal peso proprio della carpenteria metallica e della soletta;
- *modello 2*: ottenuto considerando le proprietà inerziali ideali della sezione composta con soletta collaborante omogeneizzata all'acciaio mediante coefficiente [6,12](#). Il modello è utilizzato per la valutazione degli effetti indotti dalle azioni di breve durata (azione del vento, carichi mobili, variazioni termiche);
- *modello 3*: ottenuto considerando le proprietà inerziali ideali della sezione mista con soletta collaborante omogeneizzata all'acciaio mediante coefficiente [16,12](#). Il modello è utilizzato per la valutazione degli effetti indotti dalle azioni di lunga durata (carichi permanenti).
- *modello 4*: ottenuto considerando le proprietà inerziali ideali della sezione mista con soletta collaborante omogeneizzata all'acciaio mediante coefficiente [16,87](#). Il modello è utilizzato per la valutazione degli effetti indotti dalle azioni di lunga durata (carichi da ritiro).

Nei modelli [2](#), [3](#) e [4](#) si tiene conto della riduzione di rigidità della sezione composta in prossimità degli appoggi interni per la fessurazione della soletta, trascurando il contributo inerziale del calcestruzzo su un tratto di lunghezza pari al 15 % delle luci delle due campate adiacenti e mettendo comunque in conto il contributo inerziale delle armature presenti entro la larghezza collaborante.

Nei listati delle pagine successive, le tipologie di sezione utilizzate sono definite dalle seguenti sigle:

- ACC + CLS BT = sezione mista acciaio-calcestruzzo per azioni di breve termine;
- ACC + CLS LT = sezione mista acciaio-calcestruzzo per azioni di lungo termine;
- SOLO ACC = sezione con solo acciaio;
- ACC + ARM = sezione con acciaio ed armature metalliche (per le sezioni d'appoggio).

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 128 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

MODELLO 1

Modello con le proprietà geometriche della sola sezione in acciaio

; Viadotto San Filippo Neri SX

TABLE: "ACTIVE DEGREES OF FREEDOM"

UX=Yes UY=Yes UZ=Yes RX=Yes RY=Yes RZ=Yes

TABLE: "ANALYSIS OPTIONS"

Solver=Advanced SolverProc=Auto Force32Bit=No StiffCase=None GeomMod=No

TABLE: "AREA SECTION PROPERTIES"

Section=ASEC1 Material=2FR MatAngle=0 AreaType=Shell Type=Shell-Thin DrillDOF=Yes Thickness=1 BendThick=1
Color=Gray8Dark F11Mod=1 F22Mod=1 F12Mod=1 M11Mod=1 M22Mod=1 M12Mod=1 V13Mod=1 V23Mod=1 MMod=1 WMod=1

TABLE: "AREA SECTION PROPERTY DESIGN PARAMETERS"

Section=ASEC1 RebarMat=None RebarOpt=Default

TABLE: "AUTO WAVE 3 - WAVE CHARACTERISTICS - GENERAL"

WaveChar=Default WaveType="From Theory" KinFactor=1 SWaterDepth=45 WaveHeight=18 WavePeriod=12 WaveTheory=Linear

TABLE: "BRIDGE DESIGN PREFERENCES - AASHTOLRFD07"

HingeOpt="Auto: AASHTO/Caltrans Hinge"

TABLE: "BRIDGE FOUNDATION SPRING DEFINITIONS"

FndSpring=BFSP1 Type=User U1Type=Fixed U2Type=Fixed U3Type=Fixed R1Type=Fixed R2Type=Fixed R3Type=Fixed
DefLength=1 DefArea=1

TABLE: "BRIDGE PREFERENCES"

NorthAngle=90 MaxDiscCurv=1

TABLE: "CABLE SECTION DEFINITIONS"

CableSect=CAB1 Material=lFR Specify=Area Diameter=0,028660830844226 Area=0,00064516 Color=Red AMod=1 A2Mod=1
A3Mod=1 JMod=1 I2Mod=1 I3Mod=1 MMod=1 WMod=1

TABLE: "CASE - STATIC 1 - LOAD ASSIGNMENTS"

Case=Acciaio LoadType="Load pattern" LoadName=Acciaio LoadSF=1
Case=Soletta LoadType="Load pattern" LoadName=Soletta LoadSF=1

TABLE: "CONNECTIVITY - FRAME"

Frame=1	JointI=1	JointJ=2	IsCurved=No
Frame=2	JointI=2	JointJ=3	IsCurved=No
Frame=3	JointI=3	JointJ=4	IsCurved=No
Frame=4	JointI=4	JointJ=5	IsCurved=No
Frame=5	JointI=5	JointJ=6	IsCurved=No
Frame=6	JointI=6	JointJ=7	IsCurved=No
Frame=7	JointI=7	JointJ=8	IsCurved=No
Frame=8	JointI=8	JointJ=9	IsCurved=No
Frame=9	JointI=9	JointJ=10	IsCurved=No
Frame=10	JointI=10	JointJ=11	IsCurved=No
Frame=11	JointI=11	JointJ=12	IsCurved=No
Frame=12	JointI=12	JointJ=13	IsCurved=No
Frame=13	JointI=13	JointJ=14	IsCurved=No
Frame=14	JointI=14	JointJ=15	IsCurved=No
Frame=15	JointI=15	JointJ=16	IsCurved=No
Frame=16	JointI=16	JointJ=17	IsCurved=No
Frame=17	JointI=17	JointJ=18	IsCurved=No
Frame=18	JointI=18	JointJ=19	IsCurved=No
Frame=19	JointI=19	JointJ=20	IsCurved=No
Frame=20	JointI=20	JointJ=21	IsCurved=No
Frame=21	JointI=21	JointJ=22	IsCurved=No
Frame=22	JointI=22	JointJ=23	IsCurved=No
Frame=23	JointI=23	JointJ=24	IsCurved=No
Frame=24	JointI=24	JointJ=25	IsCurved=No
Frame=25	JointI=25	JointJ=26	IsCurved=No
Frame=26	JointI=26	JointJ=27	IsCurved=No
Frame=27	JointI=27	JointJ=28	IsCurved=No
Frame=28	JointI=28	JointJ=29	IsCurved=No
Frame=29	JointI=29	JointJ=30	IsCurved=No
Frame=30	JointI=30	JointJ=31	IsCurved=No
Frame=31	JointI=31	JointJ=32	IsCurved=No
Frame=32	JointI=32	JointJ=33	IsCurved=No
Frame=33	JointI=33	JointJ=34	IsCurved=No
Frame=34	JointI=34	JointJ=35	IsCurved=No
Frame=35	JointI=35	JointJ=36	IsCurved=No
Frame=36	JointI=36	JointJ=37	IsCurved=No
Frame=37	JointI=37	JointJ=38	IsCurved=No
Frame=38	JointI=38	JointJ=39	IsCurved=No
Frame=39	JointI=39	JointJ=40	IsCurved=No
Frame=40	JointI=40	JointJ=41	IsCurved=No
Frame=41	JointI=41	JointJ=42	IsCurved=No
Frame=42	JointI=42	JointJ=43	IsCurved=No
Frame=43	JointI=43	JointJ=44	IsCurved=No
Frame=44	JointI=44	JointJ=45	IsCurved=No
Frame=45	JointI=45	JointJ=46	IsCurved=No
Frame=46	JointI=46	JointJ=47	IsCurved=No
Frame=47	JointI=47	JointJ=48	IsCurved=No
Frame=48	JointI=48	JointJ=49	IsCurved=No
Frame=49	JointI=49	JointJ=50	IsCurved=No
Frame=50	JointI=50	JointJ=51	IsCurved=No
Frame=51	JointI=51	JointJ=52	IsCurved=No
Frame=52	JointI=52	JointJ=53	IsCurved=No
Frame=53	JointI=53	JointJ=54	IsCurved=No
Frame=54	JointI=54	JointJ=55	IsCurved=No

Frame=55	JointI=55	JointJ=56	IsCurved=No
Frame=56	JointI=56	JointJ=57	IsCurved=No
Frame=57	JointI=57	JointJ=58	IsCurved=No
Frame=58	JointI=58	JointJ=59	IsCurved=No
Frame=59	JointI=59	JointJ=60	IsCurved=No
Frame=60	JointI=60	JointJ=61	IsCurved=No
Frame=61	JointI=61	JointJ=62	IsCurved=No
Frame=62	JointI=62	JointJ=63	IsCurved=No
Frame=63	JointI=63	JointJ=64	IsCurved=No
Frame=64	JointI=64	JointJ=65	IsCurved=No
Frame=65	JointI=65	JointJ=66	IsCurved=No
Frame=66	JointI=66	JointJ=67	IsCurved=No
Frame=67	JointI=67	JointJ=68	IsCurved=No
Frame=68	JointI=68	JointJ=69	IsCurved=No
Frame=69	JointI=69	JointJ=70	IsCurved=No
Frame=70	JointI=70	JointJ=71	IsCurved=No
Frame=71	JointI=71	JointJ=72	IsCurved=No
Frame=72	JointI=72	JointJ=73	IsCurved=No
Frame=73	JointI=73	JointJ=74	IsCurved=No
Frame=74	JointI=74	JointJ=75	IsCurved=No
Frame=75	JointI=75	JointJ=76	IsCurved=No
Frame=76	JointI=76	JointJ=77	IsCurved=No
Frame=77	JointI=77	JointJ=78	IsCurved=No
Frame=78	JointI=78	JointJ=79	IsCurved=No
Frame=79	JointI=79	JointJ=80	IsCurved=No
Frame=80	JointI=80	JointJ=81	IsCurved=No
Frame=81	JointI=81	JointJ=82	IsCurved=No
Frame=82	JointI=82	JointJ=83	IsCurved=No
Frame=83	JointI=83	JointJ=84	IsCurved=No
Frame=84	JointI=84	JointJ=85	IsCurved=No
Frame=85	JointI=85	JointJ=86	IsCurved=No
Frame=86	JointI=86	JointJ=87	IsCurved=No
Frame=87	JointI=87	JointJ=88	IsCurved=No
Frame=88	JointI=88	JointJ=89	IsCurved=No
Frame=89	JointI=89	JointJ=90	IsCurved=No
Frame=90	JointI=90	JointJ=91	IsCurved=No
Frame=91	JointI=91	JointJ=92	IsCurved=No
Frame=92	JointI=92	JointJ=93	IsCurved=No
Frame=93	JointI=93	JointJ=94	IsCurved=No
Frame=94	JointI=94	JointJ=95	IsCurved=No
Frame=95	JointI=95	JointJ=96	IsCurved=No
Frame=96	JointI=96	JointJ=97	IsCurved=No
Frame=97	JointI=97	JointJ=98	IsCurved=No
Frame=98	JointI=98	JointJ=99	IsCurved=No
Frame=99	JointI=99	JointJ=100	IsCurved=No
Frame=100	JointI=100	JointJ=101	IsCurved=No
Frame=101	JointI=101	JointJ=102	IsCurved=No
Frame=102	JointI=102	JointJ=103	IsCurved=No
Frame=103	JointI=103	JointJ=104	IsCurved=No
Frame=104	JointI=104	JointJ=105	IsCurved=No
Frame=105	JointI=105	JointJ=106	IsCurved=No
Frame=106	JointI=106	JointJ=107	IsCurved=No
Frame=107	JointI=107	JointJ=108	IsCurved=No
Frame=108	JointI=108	JointJ=109	IsCurved=No
Frame=109	JointI=109	JointJ=110	IsCurved=No
Frame=110	JointI=110	JointJ=111	IsCurved=No
Frame=111	JointI=111	JointJ=112	IsCurved=No
Frame=112	JointI=112	JointJ=113	IsCurved=No
Frame=113	JointI=113	JointJ=114	IsCurved=No
Frame=114	JointI=114	JointJ=115	IsCurved=No
Frame=115	JointI=115	JointJ=116	IsCurved=No
Frame=116	JointI=116	JointJ=117	IsCurved=No
Frame=117	JointI=117	JointJ=118	IsCurved=No
Frame=118	JointI=118	JointJ=119	IsCurved=No
Frame=119	JointI=119	JointJ=120	IsCurved=No
Frame=120	JointI=120	JointJ=121	IsCurved=No
Frame=121	JointI=121	JointJ=122	IsCurved=No
Frame=122	JointI=122	JointJ=123	IsCurved=No
Frame=123	JointI=123	JointJ=124	IsCurved=No
Frame=124	JointI=124	JointJ=125	IsCurved=No
Frame=125	JointI=125	JointJ=126	IsCurved=No
Frame=126	JointI=126	JointJ=127	IsCurved=No
Frame=127	JointI=127	JointJ=128	IsCurved=No
Frame=128	JointI=128	JointJ=129	IsCurved=No
Frame=129	JointI=129	JointJ=130	IsCurved=No
Frame=130	JointI=130	JointJ=131	IsCurved=No
Frame=131	JointI=131	JointJ=132	IsCurved=No
Frame=132	JointI=132	JointJ=133	IsCurved=No
Frame=133	JointI=133	JointJ=134	IsCurved=No
Frame=134	JointI=134	JointJ=135	IsCurved=No
Frame=135	JointI=135	JointJ=136	IsCurved=No
Frame=136	JointI=136	JointJ=137	IsCurved=No
Frame=137	JointI=137	JointJ=138	IsCurved=No
Frame=138	JointI=138	JointJ=139	IsCurved=No
Frame=139	JointI=139	JointJ=140	IsCurved=No
Frame=140	JointI=140	JointJ=141	IsCurved=No
Frame=141	JointI=141	JointJ=142	IsCurved=No
Frame=142	JointI=142	JointJ=143	IsCurved=No
Frame=143	JointI=143	JointJ=144	IsCurved=No
Frame=144	JointI=144	JointJ=145	IsCurved=No
Frame=145	JointI=145	JointJ=146	IsCurved=No
Frame=146	JointI=146	JointJ=147	IsCurved=No
Frame=147	JointI=147	JointJ=148	IsCurved=No
Frame=148	JointI=148	JointJ=149	IsCurved=No
Frame=149	JointI=149	JointJ=150	IsCurved=No
Frame=150	JointI=150	JointJ=151	IsCurved=No
Frame=151	JointI=151	JointJ=152	IsCurved=No
Frame=152	JointI=152	JointJ=153	IsCurved=No

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 130 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

Frame=153	JointI=153	JointJ=154	IsCurved=No
Frame=154	JointI=154	JointJ=155	IsCurved=No
Frame=155	JointI=155	JointJ=156	IsCurved=No
Frame=156	JointI=156	JointJ=157	IsCurved=No
Frame=157	JointI=157	JointJ=158	IsCurved=No
Frame=158	JointI=158	JointJ=159	IsCurved=No
Frame=159	JointI=159	JointJ=160	IsCurved=No
Frame=160	JointI=160	JointJ=161	IsCurved=No
Frame=161	JointI=161	JointJ=162	IsCurved=No
Frame=162	JointI=162	JointJ=163	IsCurved=No
Frame=163	JointI=163	JointJ=164	IsCurved=No
Frame=164	JointI=164	JointJ=165	IsCurved=No
Frame=165	JointI=165	JointJ=166	IsCurved=No
Frame=166	JointI=166	JointJ=167	IsCurved=No
Frame=167	JointI=167	JointJ=168	IsCurved=No
Frame=168	JointI=168	JointJ=169	IsCurved=No
Frame=169	JointI=169	JointJ=170	IsCurved=No
Frame=170	JointI=170	JointJ=171	IsCurved=No
Frame=171	JointI=171	JointJ=172	IsCurved=No
Frame=172	JointI=172	JointJ=173	IsCurved=No
Frame=173	JointI=173	JointJ=174	IsCurved=No
Frame=174	JointI=174	JointJ=175	IsCurved=No
Frame=175	JointI=175	JointJ=176	IsCurved=No
Frame=176	JointI=176	JointJ=177	IsCurved=No
Frame=177	JointI=177	JointJ=178	IsCurved=No
Frame=178	JointI=178	JointJ=179	IsCurved=No
Frame=179	JointI=179	JointJ=180	IsCurved=No
Frame=180	JointI=180	JointJ=181	IsCurved=No
Frame=181	JointI=181	JointJ=182	IsCurved=No
Frame=182	JointI=182	JointJ=183	IsCurved=No
Frame=183	JointI=183	JointJ=184	IsCurved=No
Frame=184	JointI=184	JointJ=185	IsCurved=No
Frame=185	JointI=185	JointJ=186	IsCurved=No
Frame=186	JointI=186	JointJ=187	IsCurved=No
Frame=187	JointI=187	JointJ=188	IsCurved=No
Frame=188	JointI=188	JointJ=189	IsCurved=No
Frame=189	JointI=189	JointJ=190	IsCurved=No
Frame=190	JointI=190	JointJ=191	IsCurved=No
Frame=191	JointI=191	JointJ=192	IsCurved=No
Frame=192	JointI=192	JointJ=193	IsCurved=No
Frame=193	JointI=193	JointJ=194	IsCurved=No
Frame=194	JointI=194	JointJ=195	IsCurved=No
Frame=195	JointI=195	JointJ=196	IsCurved=No
Frame=196	JointI=196	JointJ=197	IsCurved=No
Frame=197	JointI=197	JointJ=198	IsCurved=No
Frame=198	JointI=198	JointJ=199	IsCurved=No
Frame=199	JointI=199	JointJ=200	IsCurved=No
Frame=200	JointI=200	JointJ=201	IsCurved=No
Frame=201	JointI=201	JointJ=202	IsCurved=No
Frame=202	JointI=202	JointJ=203	IsCurved=No
Frame=203	JointI=203	JointJ=204	IsCurved=No
Frame=204	JointI=204	JointJ=205	IsCurved=No
Frame=205	JointI=205	JointJ=206	IsCurved=No
Frame=206	JointI=206	JointJ=207	IsCurved=No
Frame=207	JointI=207	JointJ=208	IsCurved=No
Frame=208	JointI=208	JointJ=209	IsCurved=No
Frame=209	JointI=209	JointJ=210	IsCurved=No
Frame=210	JointI=210	JointJ=211	IsCurved=No
Frame=211	JointI=211	JointJ=212	IsCurved=No
Frame=212	JointI=212	JointJ=213	IsCurved=No
Frame=213	JointI=213	JointJ=214	IsCurved=No
Frame=214	JointI=214	JointJ=215	IsCurved=No
Frame=215	JointI=215	JointJ=216	IsCurved=No
Frame=216	JointI=216	JointJ=217	IsCurved=No
Frame=217	JointI=217	JointJ=218	IsCurved=No
Frame=218	JointI=218	JointJ=219	IsCurved=No
Frame=219	JointI=219	JointJ=220	IsCurved=No
Frame=220	JointI=220	JointJ=221	IsCurved=No
Frame=221	JointI=221	JointJ=222	IsCurved=No
Frame=222	JointI=222	JointJ=223	IsCurved=No
Frame=223	JointI=223	JointJ=224	IsCurved=No
Frame=224	JointI=224	JointJ=225	IsCurved=No
Frame=225	JointI=225	JointJ=226	IsCurved=No
Frame=226	JointI=226	JointJ=227	IsCurved=No
Frame=227	JointI=227	JointJ=228	IsCurved=No
Frame=228	JointI=228	JointJ=229	IsCurved=No
Frame=229	JointI=229	JointJ=230	IsCurved=No
Frame=230	JointI=230	JointJ=231	IsCurved=No
Frame=231	JointI=231	JointJ=232	IsCurved=No
Frame=232	JointI=232	JointJ=233	IsCurved=No
Frame=233	JointI=233	JointJ=234	IsCurved=No
Frame=234	JointI=234	JointJ=235	IsCurved=No
Frame=235	JointI=235	JointJ=236	IsCurved=No
Frame=236	JointI=236	JointJ=237	IsCurved=No
Frame=237	JointI=237	JointJ=238	IsCurved=No
Frame=238	JointI=238	JointJ=239	IsCurved=No
Frame=239	JointI=239	JointJ=240	IsCurved=No
Frame=240	JointI=240	JointJ=241	IsCurved=No
Frame=241	JointI=241	JointJ=242	IsCurved=No
Frame=242	JointI=242	JointJ=243	IsCurved=No
Frame=243	JointI=243	JointJ=244	IsCurved=No
Frame=244	JointI=244	JointJ=245	IsCurved=No
Frame=245	JointI=245	JointJ=246	IsCurved=No
Frame=246	JointI=246	JointJ=247	IsCurved=No
Frame=247	JointI=247	JointJ=248	IsCurved=No
Frame=248	JointI=248	JointJ=249	IsCurved=No
Frame=249	JointI=249	JointJ=250	IsCurved=No
Frame=250	JointI=250	JointJ=251	IsCurved=No

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 131 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

Frame=251	JointI=251	JointJ=252	IsCurved=No
Frame=252	JointI=252	JointJ=253	IsCurved=No
Frame=253	JointI=253	JointJ=254	IsCurved=No
Frame=254	JointI=254	JointJ=255	IsCurved=No
Frame=255	JointI=255	JointJ=256	IsCurved=No
Frame=256	JointI=256	JointJ=257	IsCurved=No
Frame=257	JointI=257	JointJ=258	IsCurved=No
Frame=258	JointI=258	JointJ=259	IsCurved=No
Frame=259	JointI=259	JointJ=260	IsCurved=No
Frame=260	JointI=260	JointJ=261	IsCurved=No
Frame=261	JointI=261	JointJ=262	IsCurved=No
Frame=262	JointI=262	JointJ=263	IsCurved=No
Frame=263	JointI=263	JointJ=264	IsCurved=No
Frame=264	JointI=264	JointJ=265	IsCurved=No
Frame=265	JointI=265	JointJ=266	IsCurved=No
Frame=266	JointI=266	JointJ=267	IsCurved=No
Frame=267	JointI=267	JointJ=268	IsCurved=No
Frame=268	JointI=268	JointJ=269	IsCurved=No
Frame=269	JointI=269	JointJ=270	IsCurved=No
Frame=270	JointI=270	JointJ=271	IsCurved=No
Frame=271	JointI=271	JointJ=272	IsCurved=No
Frame=272	JointI=272	JointJ=273	IsCurved=No
Frame=273	JointI=273	JointJ=274	IsCurved=No
Frame=274	JointI=274	JointJ=275	IsCurved=No
Frame=275	JointI=275	JointJ=276	IsCurved=No
Frame=276	JointI=276	JointJ=277	IsCurved=No
Frame=277	JointI=277	JointJ=278	IsCurved=No
Frame=278	JointI=278	JointJ=279	IsCurved=No
Frame=279	JointI=279	JointJ=280	IsCurved=No
Frame=280	JointI=280	JointJ=281	IsCurved=No
Frame=281	JointI=281	JointJ=282	IsCurved=No
Frame=282	JointI=282	JointJ=283	IsCurved=No
Frame=283	JointI=283	JointJ=284	IsCurved=No
Frame=284	JointI=284	JointJ=285	IsCurved=No
Frame=285	JointI=285	JointJ=286	IsCurved=No
Frame=286	JointI=286	JointJ=287	IsCurved=No
Frame=287	JointI=287	JointJ=288	IsCurved=No
Frame=288	JointI=288	JointJ=289	IsCurved=No
Frame=289	JointI=289	JointJ=290	IsCurved=No
Frame=290	JointI=290	JointJ=291	IsCurved=No
Frame=291	JointI=291	JointJ=292	IsCurved=No
Frame=292	JointI=292	JointJ=293	IsCurved=No
Frame=293	JointI=293	JointJ=294	IsCurved=No
Frame=294	JointI=294	JointJ=295	IsCurved=No
Frame=295	JointI=295	JointJ=296	IsCurved=No
Frame=296	JointI=296	JointJ=297	IsCurved=No
Frame=297	JointI=297	JointJ=298	IsCurved=No
Frame=298	JointI=298	JointJ=299	IsCurved=No
Frame=299	JointI=299	JointJ=300	IsCurved=No
Frame=300	JointI=300	JointJ=301	IsCurved=No
Frame=301	JointI=301	JointJ=302	IsCurved=No
Frame=302	JointI=302	JointJ=303	IsCurved=No
Frame=303	JointI=303	JointJ=304	IsCurved=No
Frame=304	JointI=304	JointJ=305	IsCurved=No
Frame=305	JointI=305	JointJ=306	IsCurved=No
Frame=306	JointI=306	JointJ=307	IsCurved=No
Frame=307	JointI=307	JointJ=308	IsCurved=No
Frame=308	JointI=308	JointJ=309	IsCurved=No
Frame=309	JointI=309	JointJ=310	IsCurved=No
Frame=310	JointI=310	JointJ=311	IsCurved=No
Frame=311	JointI=311	JointJ=312	IsCurved=No
Frame=312	JointI=312	JointJ=313	IsCurved=No
Frame=313	JointI=313	JointJ=314	IsCurved=No
Frame=314	JointI=314	JointJ=315	IsCurved=No
Frame=315	JointI=315	JointJ=316	IsCurved=No
Frame=316	JointI=316	JointJ=317	IsCurved=No
Frame=317	JointI=317	JointJ=318	IsCurved=No
Frame=318	JointI=318	JointJ=319	IsCurved=No
Frame=319	JointI=319	JointJ=320	IsCurved=No
Frame=320	JointI=320	JointJ=321	IsCurved=No
Frame=321	JointI=321	JointJ=322	IsCurved=No
Frame=322	JointI=322	JointJ=323	IsCurved=No
Frame=323	JointI=323	JointJ=324	IsCurved=No
Frame=324	JointI=324	JointJ=325	IsCurved=No
Frame=325	JointI=325	JointJ=326	IsCurved=No
Frame=326	JointI=326	JointJ=327	IsCurved=No
Frame=327	JointI=327	JointJ=328	IsCurved=No
Frame=328	JointI=328	JointJ=329	IsCurved=No
Frame=329	JointI=329	JointJ=330	IsCurved=No
Frame=330	JointI=330	JointJ=331	IsCurved=No
Frame=331	JointI=331	JointJ=332	IsCurved=No
Frame=332	JointI=332	JointJ=333	IsCurved=No
Frame=333	JointI=333	JointJ=334	IsCurved=No
Frame=334	JointI=334	JointJ=335	IsCurved=No
Frame=335	JointI=335	JointJ=336	IsCurved=No
Frame=336	JointI=336	JointJ=337	IsCurved=No
Frame=337	JointI=337	JointJ=338	IsCurved=No
Frame=338	JointI=338	JointJ=339	IsCurved=No
Frame=339	JointI=339	JointJ=340	IsCurved=No
Frame=340	JointI=340	JointJ=341	IsCurved=No
Frame=341	JointI=341	JointJ=342	IsCurved=No
Frame=342	JointI=342	JointJ=343	IsCurved=No
Frame=343	JointI=343	JointJ=344	IsCurved=No
Frame=344	JointI=344	JointJ=345	IsCurved=No
Frame=345	JointI=345	JointJ=346	IsCurved=No
Frame=346	JointI=346	JointJ=347	IsCurved=No
Frame=347	JointI=347	JointJ=348	IsCurved=No
Frame=348	JointI=348	JointJ=349	IsCurved=No

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA
ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19
S.S. N° 640 "DI PORTO EMPEDOCLE"
AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001
Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19
Progetto Esecutivo

Opera: **VI05_Viadotto San Filippo Neri**

Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx

Pagina 136 di 244

Nome file:
VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

Frame=25 DesignProc="No Design"
Frame=26 DesignProc="No Design"
Frame=27 DesignProc="No Design"
Frame=28 DesignProc="No Design"
Frame=29 DesignProc="No Design"
Frame=30 DesignProc="No Design"
Frame=31 DesignProc="No Design"
Frame=32 DesignProc="No Design"
Frame=33 DesignProc="No Design"
Frame=34 DesignProc="No Design"
Frame=35 DesignProc="No Design"
Frame=36 DesignProc="No Design"
Frame=37 DesignProc="No Design"
Frame=38 DesignProc="No Design"
Frame=39 DesignProc="No Design"
Frame=40 DesignProc="No Design"
Frame=41 DesignProc="No Design"
Frame=42 DesignProc="No Design"
Frame=43 DesignProc="No Design"
Frame=44 DesignProc="No Design"
Frame=45 DesignProc="No Design"
Frame=46 DesignProc="No Design"
Frame=47 DesignProc="No Design"
Frame=48 DesignProc="No Design"
Frame=49 DesignProc="No Design"
Frame=50 DesignProc="No Design"
Frame=51 DesignProc="No Design"
Frame=52 DesignProc="No Design"
Frame=53 DesignProc="No Design"
Frame=54 DesignProc="No Design"
Frame=55 DesignProc="No Design"
Frame=56 DesignProc="No Design"
Frame=57 DesignProc="No Design"
Frame=58 DesignProc="No Design"
Frame=59 DesignProc="No Design"
Frame=60 DesignProc="No Design"
Frame=61 DesignProc="No Design"
Frame=62 DesignProc="No Design"
Frame=63 DesignProc="No Design"
Frame=64 DesignProc="No Design"
Frame=65 DesignProc="No Design"
Frame=66 DesignProc="No Design"
Frame=67 DesignProc="No Design"
Frame=68 DesignProc="No Design"
Frame=69 DesignProc="No Design"
Frame=70 DesignProc="No Design"
Frame=71 DesignProc="No Design"
Frame=72 DesignProc="No Design"
Frame=73 DesignProc="No Design"
Frame=74 DesignProc="No Design"
Frame=75 DesignProc="No Design"
Frame=76 DesignProc="No Design"
Frame=77 DesignProc="No Design"
Frame=78 DesignProc="No Design"
Frame=79 DesignProc="No Design"
Frame=80 DesignProc="No Design"
Frame=81 DesignProc="No Design"
Frame=82 DesignProc="No Design"
Frame=83 DesignProc="No Design"
Frame=84 DesignProc="No Design"
Frame=85 DesignProc="No Design"
Frame=86 DesignProc="No Design"
Frame=87 DesignProc="No Design"
Frame=88 DesignProc="No Design"
Frame=89 DesignProc="No Design"
Frame=90 DesignProc="No Design"
Frame=91 DesignProc="No Design"
Frame=92 DesignProc="No Design"
Frame=93 DesignProc="No Design"
Frame=94 DesignProc="No Design"
Frame=95 DesignProc="No Design"
Frame=96 DesignProc="No Design"
Frame=97 DesignProc="No Design"
Frame=98 DesignProc="No Design"
Frame=99 DesignProc="No Design"
Frame=100 DesignProc="No Design"
Frame=101 DesignProc="No Design"
Frame=102 DesignProc="No Design"
Frame=103 DesignProc="No Design"
Frame=104 DesignProc="No Design"
Frame=105 DesignProc="No Design"
Frame=106 DesignProc="No Design"
Frame=107 DesignProc="No Design"
Frame=108 DesignProc="No Design"
Frame=109 DesignProc="No Design"
Frame=110 DesignProc="No Design"
Frame=111 DesignProc="No Design"
Frame=112 DesignProc="No Design"
Frame=113 DesignProc="No Design"
Frame=114 DesignProc="No Design"
Frame=115 DesignProc="No Design"
Frame=116 DesignProc="No Design"
Frame=117 DesignProc="No Design"
Frame=118 DesignProc="No Design"
Frame=119 DesignProc="No Design"
Frame=120 DesignProc="No Design"
Frame=121 DesignProc="No Design"
Frame=122 DesignProc="No Design"

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 137 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

```

Frame=123 DesignProc="No Design"
Frame=124 DesignProc="No Design"
Frame=125 DesignProc="No Design"
Frame=126 DesignProc="No Design"
Frame=127 DesignProc="No Design"
Frame=128 DesignProc="No Design"
Frame=129 DesignProc="No Design"
Frame=130 DesignProc="No Design"
Frame=131 DesignProc="No Design"
Frame=132 DesignProc="No Design"
Frame=133 DesignProc="No Design"
Frame=134 DesignProc="No Design"
Frame=135 DesignProc="No Design"
Frame=136 DesignProc="No Design"
Frame=137 DesignProc="No Design"
Frame=138 DesignProc="No Design"
Frame=139 DesignProc="No Design"
Frame=140 DesignProc="No Design"
Frame=141 DesignProc="No Design"
Frame=142 DesignProc="No Design"
Frame=143 DesignProc="No Design"
Frame=144 DesignProc="No Design"
Frame=145 DesignProc="No Design"
Frame=146 DesignProc="No Design"
Frame=147 DesignProc="No Design"
Frame=148 DesignProc="No Design"
Frame=149 DesignProc="No Design"
Frame=150 DesignProc="No Design"
Frame=151 DesignProc="No Design"
Frame=152 DesignProc="No Design"
Frame=153 DesignProc="No Design"
Frame=154 DesignProc="No Design"
Frame=155 DesignProc="No Design"
Frame=156 DesignProc="No Design"
Frame=157 DesignProc="No Design"
Frame=158 DesignProc="No Design"
Frame=159 DesignProc="No Design"
Frame=160 DesignProc="No Design"
Frame=161 DesignProc="No Design"
Frame=162 DesignProc="No Design"
Frame=163 DesignProc="No Design"
Frame=164 DesignProc="No Design"
Frame=165 DesignProc="No Design"
Frame=166 DesignProc="No Design"
Frame=167 DesignProc="No Design"
Frame=168 DesignProc="No Design"
Frame=169 DesignProc="No Design"
Frame=170 DesignProc="No Design"
Frame=171 DesignProc="No Design"
Frame=172 DesignProc="No Design"
Frame=173 DesignProc="No Design"
Frame=174 DesignProc="No Design"
Frame=175 DesignProc="No Design"
Frame=176 DesignProc="No Design"
Frame=177 DesignProc="No Design"
Frame=178 DesignProc="No Design"
Frame=179 DesignProc="No Design"
Frame=180 DesignProc="No Design"
Frame=181 DesignProc="No Design"
Frame=182 DesignProc="No Design"
Frame=183 DesignProc="No Design"
Frame=184 DesignProc="No Design"
Frame=185 DesignProc="No Design"
Frame=186 DesignProc="No Design"
Frame=187 DesignProc="No Design"
Frame=188 DesignProc="No Design"
Frame=189 DesignProc="No Design"
Frame=190 DesignProc="No Design"
Frame=191 DesignProc="No Design"
Frame=192 DesignProc="No Design"
Frame=193 DesignProc="No Design"
Frame=194 DesignProc="No Design"
Frame=195 DesignProc="No Design"
Frame=196 DesignProc="No Design"
Frame=197 DesignProc="No Design"
Frame=198 DesignProc="No Design"
Frame=199 DesignProc="No Design"
Frame=200 DesignProc="No Design"
Frame=201 DesignProc="No Design"
Frame=202 DesignProc="No Design"
Frame=203 DesignProc="No Design"
Frame=204 DesignProc="No Design"
Frame=205 DesignProc="No Design"
Frame=206 DesignProc="No Design"
Frame=207 DesignProc="No Design"
Frame=208 DesignProc="No Design"
Frame=209 DesignProc="No Design"
Frame=210 DesignProc="No Design"
Frame=211 DesignProc="No Design"
Frame=212 DesignProc="No Design"
Frame=213 DesignProc="No Design"
Frame=214 DesignProc="No Design"
Frame=215 DesignProc="No Design"
Frame=216 DesignProc="No Design"
Frame=217 DesignProc="No Design"
Frame=218 DesignProc="No Design"
Frame=219 DesignProc="No Design"
Frame=220 DesignProc="No Design"

```

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA
ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19
S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE"
AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001
Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19
Progetto Esecutivo

Opera: **VI05_Viadotto San Filippo Neri**

Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx

Pagina 138 di 244

Nome file:
VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

Frame=221 DesignProc="No Design"
Frame=222 DesignProc="No Design"
Frame=223 DesignProc="No Design"
Frame=224 DesignProc="No Design"
Frame=225 DesignProc="No Design"
Frame=226 DesignProc="No Design"
Frame=227 DesignProc="No Design"
Frame=228 DesignProc="No Design"
Frame=229 DesignProc="No Design"
Frame=230 DesignProc="No Design"
Frame=231 DesignProc="No Design"
Frame=232 DesignProc="No Design"
Frame=233 DesignProc="No Design"
Frame=234 DesignProc="No Design"
Frame=235 DesignProc="No Design"
Frame=236 DesignProc="No Design"
Frame=237 DesignProc="No Design"
Frame=238 DesignProc="No Design"
Frame=239 DesignProc="No Design"
Frame=240 DesignProc="No Design"
Frame=241 DesignProc="No Design"
Frame=242 DesignProc="No Design"
Frame=243 DesignProc="No Design"
Frame=244 DesignProc="No Design"
Frame=245 DesignProc="No Design"
Frame=246 DesignProc="No Design"
Frame=247 DesignProc="No Design"
Frame=248 DesignProc="No Design"
Frame=249 DesignProc="No Design"
Frame=250 DesignProc="No Design"
Frame=251 DesignProc="No Design"
Frame=252 DesignProc="No Design"
Frame=253 DesignProc="No Design"
Frame=254 DesignProc="No Design"
Frame=255 DesignProc="No Design"
Frame=256 DesignProc="No Design"
Frame=257 DesignProc="No Design"
Frame=258 DesignProc="No Design"
Frame=259 DesignProc="No Design"
Frame=260 DesignProc="No Design"
Frame=261 DesignProc="No Design"
Frame=262 DesignProc="No Design"
Frame=263 DesignProc="No Design"
Frame=264 DesignProc="No Design"
Frame=265 DesignProc="No Design"
Frame=266 DesignProc="No Design"
Frame=267 DesignProc="No Design"
Frame=268 DesignProc="No Design"
Frame=269 DesignProc="No Design"
Frame=270 DesignProc="No Design"
Frame=271 DesignProc="No Design"
Frame=272 DesignProc="No Design"
Frame=273 DesignProc="No Design"
Frame=274 DesignProc="No Design"
Frame=275 DesignProc="No Design"
Frame=276 DesignProc="No Design"
Frame=277 DesignProc="No Design"
Frame=278 DesignProc="No Design"
Frame=279 DesignProc="No Design"
Frame=280 DesignProc="No Design"
Frame=281 DesignProc="No Design"
Frame=282 DesignProc="No Design"
Frame=283 DesignProc="No Design"
Frame=284 DesignProc="No Design"
Frame=285 DesignProc="No Design"
Frame=286 DesignProc="No Design"
Frame=287 DesignProc="No Design"
Frame=288 DesignProc="No Design"
Frame=289 DesignProc="No Design"
Frame=290 DesignProc="No Design"
Frame=291 DesignProc="No Design"
Frame=292 DesignProc="No Design"
Frame=293 DesignProc="No Design"
Frame=294 DesignProc="No Design"
Frame=295 DesignProc="No Design"
Frame=296 DesignProc="No Design"
Frame=297 DesignProc="No Design"
Frame=298 DesignProc="No Design"
Frame=299 DesignProc="No Design"
Frame=300 DesignProc="No Design"
Frame=301 DesignProc="No Design"
Frame=302 DesignProc="No Design"
Frame=303 DesignProc="No Design"
Frame=304 DesignProc="No Design"
Frame=305 DesignProc="No Design"
Frame=306 DesignProc="No Design"
Frame=307 DesignProc="No Design"
Frame=308 DesignProc="No Design"
Frame=309 DesignProc="No Design"
Frame=310 DesignProc="No Design"
Frame=311 DesignProc="No Design"
Frame=312 DesignProc="No Design"
Frame=313 DesignProc="No Design"
Frame=314 DesignProc="No Design"
Frame=315 DesignProc="No Design"
Frame=316 DesignProc="No Design"
Frame=317 DesignProc="No Design"
Frame=318 DesignProc="No Design"

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 139 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

```

Frame=319 DesignProc="No Design"
Frame=320 DesignProc="No Design"
Frame=321 DesignProc="No Design"
Frame=322 DesignProc="No Design"
Frame=323 DesignProc="No Design"
Frame=324 DesignProc="No Design"
Frame=325 DesignProc="No Design"
Frame=326 DesignProc="No Design"
Frame=327 DesignProc="No Design"
Frame=328 DesignProc="No Design"
Frame=329 DesignProc="No Design"
Frame=330 DesignProc="No Design"
Frame=331 DesignProc="No Design"
Frame=332 DesignProc="No Design"
Frame=333 DesignProc="No Design"
Frame=334 DesignProc="No Design"
Frame=335 DesignProc="No Design"
Frame=336 DesignProc="No Design"
Frame=337 DesignProc="No Design"
Frame=338 DesignProc="No Design"
Frame=339 DesignProc="No Design"
Frame=340 DesignProc="No Design"
Frame=341 DesignProc="No Design"
Frame=342 DesignProc="No Design"
Frame=343 DesignProc="No Design"
Frame=344 DesignProc="No Design"
Frame=345 DesignProc="No Design"
Frame=346 DesignProc="No Design"
Frame=347 DesignProc="No Design"
Frame=348 DesignProc="No Design"
Frame=349 DesignProc="No Design"
Frame=350 DesignProc="No Design"
Frame=351 DesignProc="No Design"
Frame=352 DesignProc="No Design"

```

TABLE: "FRAME LOADS - DISTRIBUTED"

Frame=1	LoadPat=Acciaio	CoordSys=Local	Type=Force	Dir=2	DistType=RelDist	RelDistA=0	RelDistB=1	AbsDistA=0
AbsDistB=0,5	FOverLA=-12,17	FOverLB=-12,17						
Frame=1	LoadPat=Soletta	CoordSys=Local	Type=Force	Dir=2	DistType=RelDist	RelDistA=0	RelDistB=1	AbsDistA=0
AbsDistB=0,5	FOverLA=-50	FOverLB=-50						
Frame=2	LoadPat=Acciaio	CoordSys=Local	Type=Force	Dir=2	DistType=RelDist	RelDistA=0	RelDistB=1	AbsDistA=0
AbsDistB=0,5	FOverLA=-12,17	FOverLB=-12,17						
Frame=2	LoadPat=Soletta	CoordSys=Local	Type=Force	Dir=2	DistType=RelDist	RelDistA=0	RelDistB=1	AbsDistA=0
AbsDistB=0,5	FOverLA=-50	FOverLB=-50						
Frame=3	LoadPat=Acciaio	CoordSys=Local	Type=Force	Dir=2	DistType=RelDist	RelDistA=0	RelDistB=1	AbsDistA=0
AbsDistB=0,5	FOverLA=-12,17	FOverLB=-12,17						
Frame=3	LoadPat=Soletta	CoordSys=Local	Type=Force	Dir=2	DistType=RelDist	RelDistA=0	RelDistB=1	AbsDistA=0
AbsDistB=0,5	FOverLA=-50	FOverLB=-50						
Frame=4	LoadPat=Acciaio	CoordSys=Local	Type=Force	Dir=2	DistType=RelDist	RelDistA=0	RelDistB=1	AbsDistA=0
AbsDistB=0,5	FOverLA=-12,17	FOverLB=-12,17						
Frame=4	LoadPat=Soletta	CoordSys=Local	Type=Force	Dir=2	DistType=RelDist	RelDistA=0	RelDistB=1	AbsDistA=0
AbsDistB=0,5	FOverLA=-50	FOverLB=-50						
Frame=5	LoadPat=Acciaio	CoordSys=Local	Type=Force	Dir=2	DistType=RelDist	RelDistA=0	RelDistB=1	AbsDistA=0
AbsDistB=0,5	FOverLA=-12,17	FOverLB=-12,17						
Frame=5	LoadPat=Soletta	CoordSys=Local	Type=Force	Dir=2	DistType=RelDist	RelDistA=0	RelDistB=1	AbsDistA=0
AbsDistB=0,5	FOverLA=-50	FOverLB=-50						
Frame=6	LoadPat=Acciaio	CoordSys=Local	Type=Force	Dir=2	DistType=RelDist	RelDistA=0	RelDistB=1	AbsDistA=0
AbsDistB=0,5	FOverLA=-12,17	FOverLB=-12,17						
Frame=6	LoadPat=Soletta	CoordSys=Local	Type=Force	Dir=2	DistType=RelDist	RelDistA=0	RelDistB=1	AbsDistA=0
AbsDistB=0,5	FOverLA=-50	FOverLB=-50						
Frame=7	LoadPat=Acciaio	CoordSys=Local	Type=Force	Dir=2	DistType=RelDist	RelDistA=0	RelDistB=1	AbsDistA=0
AbsDistB=0,5	FOverLA=-12,17	FOverLB=-12,17						
Frame=7	LoadPat=Soletta	CoordSys=Local	Type=Force	Dir=2	DistType=RelDist	RelDistA=0	RelDistB=1	AbsDistA=0
AbsDistB=0,5	FOverLA=-50	FOverLB=-50						
Frame=8	LoadPat=Acciaio	CoordSys=Local	Type=Force	Dir=2	DistType=RelDist	RelDistA=0	RelDistB=1	AbsDistA=0
AbsDistB=0,5	FOverLA=-12,17	FOverLB=-12,17						
Frame=8	LoadPat=Soletta	CoordSys=Local	Type=Force	Dir=2	DistType=RelDist	RelDistA=0	RelDistB=1	AbsDistA=0
AbsDistB=0,5	FOverLA=-50	FOverLB=-50						
Frame=9	LoadPat=Acciaio	CoordSys=Local	Type=Force	Dir=2	DistType=RelDist	RelDistA=0	RelDistB=1	AbsDistA=0
AbsDistB=0,5	FOverLA=-12,17	FOverLB=-12,17						
Frame=9	LoadPat=Soletta	CoordSys=Local	Type=Force	Dir=2	DistType=RelDist	RelDistA=0	RelDistB=1	AbsDistA=0
AbsDistB=0,5	FOverLA=-50	FOverLB=-50						
Frame=10	LoadPat=Acciaio	CoordSys=Local	Type=Force	Dir=2	DistType=RelDist	RelDistA=0	RelDistB=1	AbsDistA=0
AbsDistB=0,5	FOverLA=-12,17	FOverLB=-12,17						
Frame=10	LoadPat=Soletta	CoordSys=Local	Type=Force	Dir=2	DistType=RelDist	RelDistA=0	RelDistB=1	AbsDistA=0
AbsDistB=0,5	FOverLA=-50	FOverLB=-50						
Frame=11	LoadPat=Acciaio	CoordSys=Local	Type=Force	Dir=2	DistType=RelDist	RelDistA=0	RelDistB=1	AbsDistA=0
AbsDistB=0,5	FOverLA=-12,17	FOverLB=-12,17						
Frame=11	LoadPat=Soletta	CoordSys=Local	Type=Force	Dir=2	DistType=RelDist	RelDistA=0	RelDistB=1	AbsDistA=0
AbsDistB=0,5	FOverLA=-50	FOverLB=-50						
Frame=12	LoadPat=Acciaio	CoordSys=Local	Type=Force	Dir=2	DistType=RelDist	RelDistA=0	RelDistB=1	AbsDistA=0
AbsDistB=0,5	FOverLA=-12,17	FOverLB=-12,17						
Frame=12	LoadPat=Soletta	CoordSys=Local	Type=Force	Dir=2	DistType=RelDist	RelDistA=0	RelDistB=1	AbsDistA=0
AbsDistB=0,5	FOverLA=-50	FOverLB=-50						
Frame=13	LoadPat=Acciaio	CoordSys=Local	Type=Force	Dir=2	DistType=RelDist	RelDistA=0	RelDistB=1	AbsDistA=0
AbsDistB=0,5	FOverLA=-12,17	FOverLB=-12,17						
Frame=13	LoadPat=Soletta	CoordSys=Local	Type=Force	Dir=2	DistType=RelDist	RelDistA=0	RelDistB=1	AbsDistA=0
AbsDistB=0,5	FOverLA=-50	FOverLB=-50						
Frame=14	LoadPat=Acciaio	CoordSys=Local	Type=Force	Dir=2	DistType=RelDist	RelDistA=0	RelDistB=1	AbsDistA=0
AbsDistB=0,5	FOverLA=-12,17	FOverLB=-12,17						
Frame=14	LoadPat=Soletta	CoordSys=Local	Type=Force	Dir=2	DistType=RelDist	RelDistA=0	RelDistB=1	AbsDistA=0
AbsDistB=0,5	FOverLA=-50	FOverLB=-50						
Frame=15	LoadPat=Acciaio	CoordSys=Local	Type=Force	Dir=2	DistType=RelDist	RelDistA=0	RelDistB=1	AbsDistA=0
AbsDistB=0,5	FOverLA=-12,17	FOverLB=-12,17						
Frame=15	LoadPat=Soletta	CoordSys=Local	Type=Force	Dir=2	DistType=RelDist	RelDistA=0	RelDistB=1	AbsDistA=0
AbsDistB=0,5	FOverLA=-50	FOverLB=-50						
Frame=16	LoadPat=Acciaio	CoordSys=Local	Type=Force	Dir=2	DistType=RelDist	RelDistA=0	RelDistB=1	AbsDistA=0
AbsDistB=0,5	FOverLA=-12,17	FOverLB=-12,17						

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA
 ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19
 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE"
 AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001
 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19
Progetto Esecutivo

Opera: **VI05_Viadotto San Filippo Neri**

Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx

Pagina 157 di 244

Nome file:
 VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

Frame=319	StationType=MinNumSta	MinNumSta=2	AddAtElmInt=No	AddAtPtLoad=No
Frame=320	StationType=MinNumSta	MinNumSta=2	AddAtElmInt=No	AddAtPtLoad=No
Frame=321	StationType=MinNumSta	MinNumSta=2	AddAtElmInt=No	AddAtPtLoad=No
Frame=322	StationType=MinNumSta	MinNumSta=2	AddAtElmInt=No	AddAtPtLoad=No
Frame=323	StationType=MinNumSta	MinNumSta=2	AddAtElmInt=No	AddAtPtLoad=No
Frame=324	StationType=MinNumSta	MinNumSta=2	AddAtElmInt=No	AddAtPtLoad=No
Frame=325	StationType=MinNumSta	MinNumSta=2	AddAtElmInt=No	AddAtPtLoad=No
Frame=326	StationType=MinNumSta	MinNumSta=2	AddAtElmInt=No	AddAtPtLoad=No
Frame=327	StationType=MinNumSta	MinNumSta=2	AddAtElmInt=No	AddAtPtLoad=No
Frame=328	StationType=MinNumSta	MinNumSta=2	AddAtElmInt=No	AddAtPtLoad=No
Frame=329	StationType=MinNumSta	MinNumSta=2	AddAtElmInt=No	AddAtPtLoad=No
Frame=330	StationType=MinNumSta	MinNumSta=2	AddAtElmInt=No	AddAtPtLoad=No
Frame=331	StationType=MinNumSta	MinNumSta=2	AddAtElmInt=No	AddAtPtLoad=No
Frame=332	StationType=MinNumSta	MinNumSta=2	AddAtElmInt=No	AddAtPtLoad=No
Frame=333	StationType=MinNumSta	MinNumSta=2	AddAtElmInt=No	AddAtPtLoad=No
Frame=334	StationType=MinNumSta	MinNumSta=2	AddAtElmInt=No	AddAtPtLoad=No
Frame=335	StationType=MinNumSta	MinNumSta=2	AddAtElmInt=No	AddAtPtLoad=No
Frame=336	StationType=MinNumSta	MinNumSta=2	AddAtElmInt=No	AddAtPtLoad=No
Frame=337	StationType=MinNumSta	MinNumSta=2	AddAtElmInt=No	AddAtPtLoad=No
Frame=338	StationType=MinNumSta	MinNumSta=2	AddAtElmInt=No	AddAtPtLoad=No
Frame=339	StationType=MinNumSta	MinNumSta=2	AddAtElmInt=No	AddAtPtLoad=No
Frame=340	StationType=MinNumSta	MinNumSta=2	AddAtElmInt=No	AddAtPtLoad=No
Frame=341	StationType=MinNumSta	MinNumSta=2	AddAtElmInt=No	AddAtPtLoad=No
Frame=342	StationType=MinNumSta	MinNumSta=2	AddAtElmInt=No	AddAtPtLoad=No
Frame=343	StationType=MinNumSta	MinNumSta=2	AddAtElmInt=No	AddAtPtLoad=No
Frame=344	StationType=MinNumSta	MinNumSta=2	AddAtElmInt=No	AddAtPtLoad=No
Frame=345	StationType=MinNumSta	MinNumSta=2	AddAtElmInt=No	AddAtPtLoad=No
Frame=346	StationType=MinNumSta	MinNumSta=2	AddAtElmInt=No	AddAtPtLoad=No
Frame=347	StationType=MinNumSta	MinNumSta=2	AddAtElmInt=No	AddAtPtLoad=No
Frame=348	StationType=MinNumSta	MinNumSta=2	AddAtElmInt=No	AddAtPtLoad=No
Frame=349	StationType=MinNumSta	MinNumSta=2	AddAtElmInt=No	AddAtPtLoad=No
Frame=350	StationType=MinNumSta	MinNumSta=2	AddAtElmInt=No	AddAtPtLoad=No
Frame=351	StationType=MinNumSta	MinNumSta=2	AddAtElmInt=No	AddAtPtLoad=No
Frame=352	StationType=MinNumSta	MinNumSta=2	AddAtElmInt=No	AddAtPtLoad=No

TABLE: "FRAME SECTION ASSIGNMENTS"

Frame=1	AutoSelect=N.A.	AnalSect=4	MatProp=Default
Frame=2	AutoSelect=N.A.	AnalSect=4	MatProp=Default
Frame=3	AutoSelect=N.A.	AnalSect=4	MatProp=Default
Frame=4	AutoSelect=N.A.	AnalSect=4	MatProp=Default
Frame=5	AutoSelect=N.A.	AnalSect=4	MatProp=Default
Frame=6	AutoSelect=N.A.	AnalSect=4	MatProp=Default
Frame=7	AutoSelect=N.A.	AnalSect=4	MatProp=Default
Frame=8	AutoSelect=N.A.	AnalSect=4	MatProp=Default
Frame=9	AutoSelect=N.A.	AnalSect=4	MatProp=Default
Frame=10	AutoSelect=N.A.	AnalSect=4	MatProp=Default
Frame=11	AutoSelect=N.A.	AnalSect=4	MatProp=Default
Frame=12	AutoSelect=N.A.	AnalSect=4	MatProp=Default
Frame=13	AutoSelect=N.A.	AnalSect=4	MatProp=Default
Frame=14	AutoSelect=N.A.	AnalSect=4	MatProp=Default
Frame=15	AutoSelect=N.A.	AnalSect=4	MatProp=Default
Frame=16	AutoSelect=N.A.	AnalSect=4	MatProp=Default
Frame=17	AutoSelect=N.A.	AnalSect=4	MatProp=Default
Frame=18	AutoSelect=N.A.	AnalSect=4	MatProp=Default
Frame=19	AutoSelect=N.A.	AnalSect=4	MatProp=Default
Frame=20	AutoSelect=N.A.	AnalSect=4	MatProp=Default
Frame=21	AutoSelect=N.A.	AnalSect=4	MatProp=Default
Frame=22	AutoSelect=N.A.	AnalSect=4	MatProp=Default
Frame=23	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=24	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=25	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=26	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=27	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=28	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=29	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=30	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=31	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=32	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=33	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=34	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=35	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=36	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=37	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=38	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=39	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=40	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=41	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=42	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=43	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=44	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=45	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=46	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=47	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=48	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=49	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=50	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=51	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=52	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=53	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=54	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=55	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=56	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=57	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=58	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=59	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=60	AutoSelect=N.A.	AnalSect=12	MatProp=Default
Frame=61	AutoSelect=N.A.	AnalSect=12	MatProp=Default
Frame=62	AutoSelect=N.A.	AnalSect=12	MatProp=Default

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA
 ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19
 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE"
 AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001
 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19
Progetto Esecutivo

Opera: **VI05_Viadotto San Filippo Neri**

Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx

Pagina 158 di 244

Nome file:
 VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

Frame=63	AutoSelect=N.A.	AnalSect=12	MatProp=Default
Frame=64	AutoSelect=N.A.	AnalSect=12	MatProp=Default
Frame=65	AutoSelect=N.A.	AnalSect=12	MatProp=Default
Frame=66	AutoSelect=N.A.	AnalSect=12	MatProp=Default
Frame=67	AutoSelect=N.A.	AnalSect=12	MatProp=Default
Frame=68	AutoSelect=N.A.	AnalSect=12	MatProp=Default
Frame=69	AutoSelect=N.A.	AnalSect=12	MatProp=Default
Frame=70	AutoSelect=N.A.	AnalSect=12	MatProp=Default
Frame=71	AutoSelect=N.A.	AnalSect=12	MatProp=Default
Frame=72	AutoSelect=N.A.	AnalSect=12	MatProp=Default
Frame=73	AutoSelect=N.A.	AnalSect=12	MatProp=Default
Frame=74	AutoSelect=N.A.	AnalSect=12	MatProp=Default
Frame=75	AutoSelect=N.A.	AnalSect=12	MatProp=Default
Frame=76	AutoSelect=N.A.	AnalSect=12	MatProp=Default
Frame=77	AutoSelect=N.A.	AnalSect=12	MatProp=Default
Frame=78	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=79	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=80	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=81	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=82	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=83	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=84	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=85	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=86	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=87	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=88	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=89	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=90	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=91	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=92	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=93	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=94	AutoSelect=N.A.	AnalSect=20	MatProp=Default
Frame=95	AutoSelect=N.A.	AnalSect=20	MatProp=Default
Frame=96	AutoSelect=N.A.	AnalSect=20	MatProp=Default
Frame=97	AutoSelect=N.A.	AnalSect=20	MatProp=Default
Frame=98	AutoSelect=N.A.	AnalSect=20	MatProp=Default
Frame=99	AutoSelect=N.A.	AnalSect=20	MatProp=Default
Frame=100	AutoSelect=N.A.	AnalSect=20	MatProp=Default
Frame=101	AutoSelect=N.A.	AnalSect=20	MatProp=Default
Frame=102	AutoSelect=N.A.	AnalSect=20	MatProp=Default
Frame=103	AutoSelect=N.A.	AnalSect=20	MatProp=Default
Frame=104	AutoSelect=N.A.	AnalSect=20	MatProp=Default
Frame=105	AutoSelect=N.A.	AnalSect=20	MatProp=Default
Frame=106	AutoSelect=N.A.	AnalSect=20	MatProp=Default
Frame=107	AutoSelect=N.A.	AnalSect=20	MatProp=Default
Frame=108	AutoSelect=N.A.	AnalSect=20	MatProp=Default
Frame=109	AutoSelect=N.A.	AnalSect=20	MatProp=Default
Frame=110	AutoSelect=N.A.	AnalSect=20	MatProp=Default
Frame=111	AutoSelect=N.A.	AnalSect=20	MatProp=Default
Frame=112	AutoSelect=N.A.	AnalSect=20	MatProp=Default
Frame=113	AutoSelect=N.A.	AnalSect=20	MatProp=Default
Frame=114	AutoSelect=N.A.	AnalSect=20	MatProp=Default
Frame=115	AutoSelect=N.A.	AnalSect=20	MatProp=Default
Frame=116	AutoSelect=N.A.	AnalSect=20	MatProp=Default
Frame=117	AutoSelect=N.A.	AnalSect=20	MatProp=Default
Frame=118	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=119	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=120	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=121	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=122	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=123	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=124	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=125	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=126	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=127	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=128	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=129	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=130	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=131	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=132	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=133	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=134	AutoSelect=N.A.	AnalSect=24	MatProp=Default
Frame=135	AutoSelect=N.A.	AnalSect=24	MatProp=Default
Frame=136	AutoSelect=N.A.	AnalSect=24	MatProp=Default
Frame=137	AutoSelect=N.A.	AnalSect=24	MatProp=Default
Frame=138	AutoSelect=N.A.	AnalSect=24	MatProp=Default
Frame=139	AutoSelect=N.A.	AnalSect=24	MatProp=Default
Frame=140	AutoSelect=N.A.	AnalSect=24	MatProp=Default
Frame=141	AutoSelect=N.A.	AnalSect=24	MatProp=Default
Frame=142	AutoSelect=N.A.	AnalSect=24	MatProp=Default
Frame=143	AutoSelect=N.A.	AnalSect=24	MatProp=Default
Frame=144	AutoSelect=N.A.	AnalSect=24	MatProp=Default
Frame=145	AutoSelect=N.A.	AnalSect=24	MatProp=Default
Frame=146	AutoSelect=N.A.	AnalSect=24	MatProp=Default
Frame=147	AutoSelect=N.A.	AnalSect=24	MatProp=Default
Frame=148	AutoSelect=N.A.	AnalSect=24	MatProp=Default
Frame=149	AutoSelect=N.A.	AnalSect=24	MatProp=Default
Frame=150	AutoSelect=N.A.	AnalSect=24	MatProp=Default
Frame=151	AutoSelect=N.A.	AnalSect=24	MatProp=Default
Frame=152	AutoSelect=N.A.	AnalSect=24	MatProp=Default
Frame=153	AutoSelect=N.A.	AnalSect=24	MatProp=Default
Frame=154	AutoSelect=N.A.	AnalSect=28	MatProp=Default
Frame=155	AutoSelect=N.A.	AnalSect=28	MatProp=Default
Frame=156	AutoSelect=N.A.	AnalSect=28	MatProp=Default
Frame=157	AutoSelect=N.A.	AnalSect=28	MatProp=Default
Frame=158	AutoSelect=N.A.	AnalSect=28	MatProp=Default
Frame=159	AutoSelect=N.A.	AnalSect=28	MatProp=Default
Frame=160	AutoSelect=N.A.	AnalSect=28	MatProp=Default

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA
 ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19
 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE"
 AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001
 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19
Progetto Esecutivo

Opera: **VI05_Viadotto San Filippo Neri**
 Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
 Pagina 160 di 244
 Nome file:
 VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

Frame=259	AutoSelect=N.A.	AnalSect=20	MatProp=Default
Frame=260	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=261	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=262	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=263	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=264	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=265	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=266	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=267	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=268	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=269	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=270	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=271	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=272	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=273	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=274	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=275	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=276	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=277	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=278	AutoSelect=N.A.	AnalSect=12	MatProp=Default
Frame=279	AutoSelect=N.A.	AnalSect=12	MatProp=Default
Frame=280	AutoSelect=N.A.	AnalSect=12	MatProp=Default
Frame=281	AutoSelect=N.A.	AnalSect=12	MatProp=Default
Frame=282	AutoSelect=N.A.	AnalSect=12	MatProp=Default
Frame=283	AutoSelect=N.A.	AnalSect=12	MatProp=Default
Frame=284	AutoSelect=N.A.	AnalSect=12	MatProp=Default
Frame=285	AutoSelect=N.A.	AnalSect=12	MatProp=Default
Frame=286	AutoSelect=N.A.	AnalSect=12	MatProp=Default
Frame=287	AutoSelect=N.A.	AnalSect=12	MatProp=Default
Frame=288	AutoSelect=N.A.	AnalSect=12	MatProp=Default
Frame=289	AutoSelect=N.A.	AnalSect=12	MatProp=Default
Frame=290	AutoSelect=N.A.	AnalSect=12	MatProp=Default
Frame=291	AutoSelect=N.A.	AnalSect=12	MatProp=Default
Frame=292	AutoSelect=N.A.	AnalSect=12	MatProp=Default
Frame=293	AutoSelect=N.A.	AnalSect=12	MatProp=Default
Frame=294	AutoSelect=N.A.	AnalSect=12	MatProp=Default
Frame=295	AutoSelect=N.A.	AnalSect=12	MatProp=Default
Frame=296	AutoSelect=N.A.	AnalSect=12	MatProp=Default
Frame=297	AutoSelect=N.A.	AnalSect=12	MatProp=Default
Frame=298	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=299	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=300	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=301	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=302	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=303	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=304	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=305	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=306	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=307	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=308	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=309	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=310	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=311	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=312	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=313	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=314	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=315	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=316	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=317	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=318	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=319	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=320	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=321	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=322	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=323	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=324	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=325	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=326	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=327	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=328	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=329	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=330	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=331	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=332	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=333	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=334	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=335	AutoSelect=N.A.	AnalSect=4	MatProp=Default
Frame=336	AutoSelect=N.A.	AnalSect=4	MatProp=Default
Frame=337	AutoSelect=N.A.	AnalSect=4	MatProp=Default
Frame=338	AutoSelect=N.A.	AnalSect=4	MatProp=Default
Frame=339	AutoSelect=N.A.	AnalSect=4	MatProp=Default
Frame=340	AutoSelect=N.A.	AnalSect=4	MatProp=Default
Frame=341	AutoSelect=N.A.	AnalSect=4	MatProp=Default
Frame=342	AutoSelect=N.A.	AnalSect=4	MatProp=Default
Frame=343	AutoSelect=N.A.	AnalSect=4	MatProp=Default
Frame=344	AutoSelect=N.A.	AnalSect=4	MatProp=Default
Frame=345	AutoSelect=N.A.	AnalSect=4	MatProp=Default
Frame=346	AutoSelect=N.A.	AnalSect=4	MatProp=Default
Frame=347	AutoSelect=N.A.	AnalSect=4	MatProp=Default
Frame=348	AutoSelect=N.A.	AnalSect=4	MatProp=Default
Frame=349	AutoSelect=N.A.	AnalSect=4	MatProp=Default
Frame=350	AutoSelect=N.A.	AnalSect=4	MatProp=Default
Frame=351	AutoSelect=N.A.	AnalSect=4	MatProp=Default
Frame=352	AutoSelect=N.A.	AnalSect=4	MatProp=Default

TABLE: "FUNCTION - PLOT FUNCTIONS"
 PlotFunc="Input Energy" Type=Energy Component=Input Mode=All

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 161 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

TABLE: "GRID LINES"

CoordSys=GLOBAL	AxisDir=X	XRYZCoord=0	LineType=Primary	LineColor=Gray8Dark	Visible=Yes	BubbleLoc=End
AllVisible=No	BubbleSize=2,4384					
CoordSys=GLOBAL	AxisDir=Y	XRYZCoord=0	LineType=Primary	LineColor=Gray8Dark	Visible=Yes	BubbleLoc=End
CoordSys=GLOBAL	AxisDir=Y	XRYZCoord=176	LineType=Primary	LineColor=Gray8Dark	Visible=Yes	BubbleLoc=End
CoordSys=GLOBAL	AxisDir=Z	XRYZCoord=0	LineType=Primary	LineColor=Gray8Dark	Visible=Yes	BubbleLoc=End

TABLE: "GROUPS 1 - DEFINITIONS"

GroupName=ALL	Selection=Yes	SectionCut=Yes	Steel=Yes	Concrete=Yes	Aluminum=Yes	ColdFormed=Yes	Stage=Yes
Bridge=Yes	AutoSeismic=No	AutoWind=No	SelDesSteel=No	SelDesAlum=No	SelDesCold=No	MassWeight=Yes	Color=Red

TABLE: "JOINT COORDINATES"

Joint=1	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=0	Z=0	SpecialJt=No
Joint=2	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=0,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=3	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=1	Z=0	SpecialJt=No
Joint=4	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=1,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=5	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=2	Z=0	SpecialJt=No
Joint=6	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=2,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=7	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=3	Z=0	SpecialJt=No
Joint=8	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=3,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=9	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=4	Z=0	SpecialJt=No
Joint=10	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=4,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=11	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=12	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=5,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=13	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=6	Z=0	SpecialJt=No
Joint=14	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=6,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=15	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=7	Z=0	SpecialJt=No
Joint=16	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=7,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=17	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=8	Z=0	SpecialJt=No
Joint=18	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=8,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=19	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=9	Z=0	SpecialJt=No
Joint=20	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=9,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=21	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=10	Z=0	SpecialJt=No
Joint=22	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=10,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=23	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=11	Z=0	SpecialJt=No
Joint=24	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=11,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=25	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=12	Z=0	SpecialJt=No
Joint=26	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=12,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=27	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=13	Z=0	SpecialJt=No
Joint=28	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=13,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=29	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=14	Z=0	SpecialJt=No
Joint=30	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=14,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=31	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=15	Z=0	SpecialJt=No
Joint=32	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=15,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=33	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=16	Z=0	SpecialJt=No
Joint=34	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=16,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=35	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=17	Z=0	SpecialJt=No
Joint=36	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=17,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=37	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=18	Z=0	SpecialJt=No
Joint=38	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=18,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=39	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=19	Z=0	SpecialJt=No
Joint=40	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=19,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=41	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=20	Z=0	SpecialJt=No
Joint=42	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=20,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=43	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=21	Z=0	SpecialJt=No
Joint=44	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=21,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=45	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=22	Z=0	SpecialJt=No
Joint=46	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=22,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=47	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=23	Z=0	SpecialJt=No
Joint=48	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=23,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=49	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=24	Z=0	SpecialJt=No
Joint=50	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=24,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=51	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=25	Z=0	SpecialJt=No
Joint=52	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=25,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=53	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=26	Z=0	SpecialJt=No
Joint=54	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=26,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=55	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=27	Z=0	SpecialJt=No
Joint=56	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=27,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=57	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=28	Z=0	SpecialJt=No
Joint=58	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=28,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=59	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=29	Z=0	SpecialJt=No
Joint=60	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=29,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=61	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=30	Z=0	SpecialJt=No
Joint=62	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=30,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=63	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=31	Z=0	SpecialJt=No
Joint=64	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=31,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=65	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=32	Z=0	SpecialJt=No
Joint=66	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=32,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=67	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=33	Z=0	SpecialJt=No
Joint=68	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=33,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=69	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=34	Z=0	SpecialJt=No
Joint=70	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=34,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=71	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=35	Z=0	SpecialJt=No
Joint=72	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=35,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=73	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=36	Z=0	SpecialJt=No
Joint=74	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=36,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=75	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=37	Z=0	SpecialJt=No
Joint=76	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=37,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=77	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=38	Z=0	SpecialJt=No
Joint=78	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=38,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=79	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=39	Z=0	SpecialJt=No
Joint=80	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=39,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=81	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=40	Z=0	SpecialJt=No
Joint=82	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=40,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=83	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=41	Z=0	SpecialJt=No
Joint=84	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=41,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=85	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=42	Z=0	SpecialJt=No

<p style="text-align: center;">CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo</p>	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 164 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

Joint=282	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=140,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=283	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=141	Z=0	SpecialJt=No
Joint=284	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=141,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=285	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=142	Z=0	SpecialJt=No
Joint=286	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=142,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=287	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=143	Z=0	SpecialJt=No
Joint=288	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=143,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=289	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=144	Z=0	SpecialJt=No
Joint=290	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=144,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=291	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=145	Z=0	SpecialJt=No
Joint=292	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=145,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=293	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=146	Z=0	SpecialJt=No
Joint=294	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=146,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=295	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=147	Z=0	SpecialJt=No
Joint=296	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=147,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=297	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=148	Z=0	SpecialJt=No
Joint=298	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=148,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=299	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=149	Z=0	SpecialJt=No
Joint=300	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=149,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=301	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=150	Z=0	SpecialJt=No
Joint=302	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=150,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=303	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=151	Z=0	SpecialJt=No
Joint=304	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=151,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=305	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=152	Z=0	SpecialJt=No
Joint=306	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=152,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=307	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=153	Z=0	SpecialJt=No
Joint=308	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=153,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=309	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=154	Z=0	SpecialJt=No
Joint=310	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=154,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=311	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=155	Z=0	SpecialJt=No
Joint=312	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=155,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=313	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=156	Z=0	SpecialJt=No
Joint=314	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=156,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=315	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=157	Z=0	SpecialJt=No
Joint=316	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=157,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=317	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=158	Z=0	SpecialJt=No
Joint=318	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=158,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=319	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=159	Z=0	SpecialJt=No
Joint=320	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=159,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=321	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=160	Z=0	SpecialJt=No
Joint=322	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=160,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=323	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=161	Z=0	SpecialJt=No
Joint=324	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=161,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=325	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=162	Z=0	SpecialJt=No
Joint=326	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=162,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=327	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=163	Z=0	SpecialJt=No
Joint=328	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=163,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=329	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=164	Z=0	SpecialJt=No
Joint=330	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=164,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=331	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=165	Z=0	SpecialJt=No
Joint=332	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=165,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=333	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=166	Z=0	SpecialJt=No
Joint=334	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=166,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=335	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=167	Z=0	SpecialJt=No
Joint=336	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=167,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=337	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=168	Z=0	SpecialJt=No
Joint=338	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=168,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=339	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=169	Z=0	SpecialJt=No
Joint=340	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=169,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=341	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=170	Z=0	SpecialJt=No
Joint=342	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=170,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=343	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=171	Z=0	SpecialJt=No
Joint=344	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=171,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=345	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=172	Z=0	SpecialJt=No
Joint=346	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=172,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=347	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=173	Z=0	SpecialJt=No
Joint=348	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=173,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=349	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=174	Z=0	SpecialJt=No
Joint=350	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=174,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=351	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=175	Z=0	SpecialJt=No
Joint=352	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=175,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=353	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=176	Z=0	SpecialJt=No

TABLE: "JOINT PATTERN DEFINITIONS"

Pattern=DEFAULT
Pattern=TEMP
Pattern=PRES

TABLE: "JOINT RESTRAINT ASSIGNMENTS"

Joint=1	U1=Yes	U2=Yes	U3=Yes	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=2	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=3	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=4	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=5	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=6	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=7	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=8	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=9	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=10	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=11	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=12	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=13	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=14	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=15	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=16	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=17	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=18	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=19	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes

Joint=20	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=21	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=22	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=23	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=24	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=25	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=26	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=27	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=28	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=29	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=30	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=31	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=32	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=33	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=34	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=35	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=36	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=37	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=38	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=39	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=40	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=41	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=42	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=43	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=44	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=45	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=46	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=47	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=48	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=49	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=50	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=51	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=52	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=53	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=54	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=55	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=56	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=57	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=58	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=59	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=60	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=61	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=62	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=63	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=64	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=65	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=66	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=67	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=68	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=69	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=70	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=71	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=72	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=73	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=74	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=75	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=76	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=77	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=78	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=79	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=80	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=81	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=82	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=83	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=84	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=85	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=86	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=87	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=88	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=89	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=90	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=91	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=92	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=93	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=94	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=95	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=96	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=97	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=98	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=99	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=100	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=101	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=102	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=103	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=104	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=105	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=106	U1=Yes	U2=No	U3=Yes	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=107	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=108	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=109	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=110	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=111	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=112	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=113	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=114	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=115	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=116	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=117	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes

<p style="text-align: center;">CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo</p>	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 166 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

Joint=118	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=119	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=120	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=121	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=122	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=123	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=124	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=125	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=126	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=127	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=128	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=129	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=130	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=131	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=132	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=133	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=134	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=135	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=136	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=137	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=138	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=139	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=140	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=141	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=142	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=143	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=144	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=145	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=146	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=147	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=148	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=149	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=150	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=151	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=152	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=153	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=154	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=155	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=156	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=157	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=158	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=159	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=160	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=161	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=162	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=163	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=164	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=165	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=166	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=167	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=168	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=169	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=170	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=171	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=172	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=173	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=174	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=175	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=176	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=177	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=178	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=179	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=180	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=181	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=182	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=183	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=184	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=185	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=186	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=187	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=188	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=189	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=190	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=191	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=192	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=193	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=194	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=195	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=196	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=197	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=198	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=199	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=200	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=201	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=202	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=203	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=204	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=205	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=206	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=207	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=208	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=209	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=210	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=211	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=212	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=213	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=214	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=215	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes

<p style="text-align: center;">CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo</p>	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 167 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

Joint=216	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=217	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=218	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=219	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=220	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=221	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=222	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=223	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=224	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=225	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=226	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=227	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=228	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=229	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=230	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=231	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=232	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=233	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=234	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=235	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=236	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=237	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=238	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=239	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=240	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=241	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=242	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=243	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=244	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=245	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=246	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=247	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=248	U1=Yes	U2=No	U3=Yes	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=249	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=250	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=251	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=252	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=253	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=254	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=255	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=256	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=257	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=258	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=259	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=260	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=261	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=262	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=263	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=264	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=265	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=266	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=267	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=268	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=269	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=270	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=271	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=272	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=273	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=274	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=275	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=276	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=277	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=278	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=279	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=280	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=281	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=282	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=283	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=284	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=285	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=286	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=287	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=288	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=289	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=290	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=291	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=292	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=293	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=294	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=295	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=296	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=297	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=298	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=299	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=300	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=301	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=302	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=303	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=304	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=305	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=306	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=307	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=308	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=309	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=310	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=311	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=312	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=313	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA
ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19
S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE"
AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001
Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19
Progetto Esecutivo

Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
Pagina 168 di 244
Nome file:
VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

Joint=314	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=315	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=316	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=317	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=318	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=319	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=320	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=321	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=322	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=323	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=324	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=325	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=326	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=327	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=328	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=329	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=330	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=331	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=332	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=333	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=334	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=335	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=336	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=337	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=338	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=339	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=340	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=341	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=342	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=343	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=344	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=345	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=346	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=347	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=348	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=349	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=350	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=351	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=352	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=353	U1=Yes	U2=No	U3=Yes	R1=No	R2=Yes	R3=Yes

TABLE: "LINK PROPERTY DEFINITIONS 01 - GENERAL"

Link=LIN1 LinkType=Linear Mass=0 Weight=0 RotInert1=0 RotInert2=0 RotInert3=0 DefLength=1 DefArea=1 PDM2I=0
PDM2J=0 PDM3I=0 PDM3J=0 Color=Blue

TABLE: "LINK PROPERTY DEFINITIONS 02 - LINEAR"

Link=LIN1 DOF=U1 Fixed=No TransKE=1 TransCE=0

TABLE: "LOAD CASE DEFINITIONS"

Case=Acciaio Type=LinStatic InitialCond=Zero DesTypeOpt="Prog Det" DesignType=DEAD AutoType=None RunCase=Yes
Case=Soletta Type=LinStatic InitialCond=Zero DesTypeOpt="Prog Det" DesignType=DEAD AutoType=None RunCase=Yes

TABLE: "LOAD PATTERN DEFINITIONS"

LoadPat=Acciaio DesignType=DEAD SelfWtMult=0
LoadPat=Soletta DesignType=DEAD SelfWtMult=0

TABLE: "MASSE 1 - MASS SOURCE"

MassFrom=Elements

TABLE: "MATERIAL PROPERTIES 01 - GENERAL"

Material=10FR	Type=Other	SymType=Isotropic	TempDepend=No	Color=Black	Notes="Material added 31/03/2011 11.40.40"
Material=11FR	Type=Other	SymType=Isotropic	TempDepend=No	Color=Black	Notes="Material added 31/03/2011 11.40.40"
Material=12FR	Type=Other	SymType=Isotropic	TempDepend=No	Color=Black	Notes="Material added 31/03/2011 11.40.40"
Material=13FR	Type=Other	SymType=Isotropic	TempDepend=No	Color=Black	Notes="Material added 31/03/2011 11.40.40"
Material=14FR	Type=Other	SymType=Isotropic	TempDepend=No	Color=Black	Notes="Material added 31/03/2011 11.40.40"
Material=15FR	Type=Other	SymType=Isotropic	TempDepend=No	Color=Black	Notes="Material added 31/03/2011 11.40.40"
Material=16FR	Type=Other	SymType=Isotropic	TempDepend=No	Color=Black	Notes="Material added 31/03/2011 11.40.40"
Material=17FR	Type=Other	SymType=Isotropic	TempDepend=No	Color=Black	Notes="Material added 31/03/2011 11.40.40"
Material=18FR	Type=Other	SymType=Isotropic	TempDepend=No	Color=Black	Notes="Material added 31/03/2011 11.40.40"
Material=19FR	Type=Other	SymType=Isotropic	TempDepend=No	Color=Black	Notes="Material added 31/03/2011 11.40.40"
Material=1FR	Type=Other	SymType=Isotropic	TempDepend=No	Color=Black	Notes="Material added 31/03/2011 11.40.40"
Material=20FR	Type=Other	SymType=Isotropic	TempDepend=No	Color=Black	Notes="Material added 31/03/2011 11.40.40"
Material=21FR	Type=Other	SymType=Isotropic	TempDepend=No	Color=Black	Notes="Material added 31/03/2011 11.40.40"
Material=22FR	Type=Other	SymType=Isotropic	TempDepend=No	Color=Black	Notes="Material added 31/03/2011 11.40.40"
Material=23FR	Type=Other	SymType=Isotropic	TempDepend=No	Color=Black	Notes="Material added 31/03/2011 11.40.40"
Material=24FR	Type=Other	SymType=Isotropic	TempDepend=No	Color=Black	Notes="Material added 31/03/2011 11.40.40"
Material=25FR	Type=Other	SymType=Isotropic	TempDepend=No	Color=Black	Notes="Material added 31/03/2011 11.40.40"
Material=26FR	Type=Other	SymType=Isotropic	TempDepend=No	Color=Black	Notes="Material added 31/03/2011 11.40.40"
Material=27FR	Type=Other	SymType=Isotropic	TempDepend=No	Color=Black	Notes="Material added 31/03/2011 11.40.40"
Material=28FR	Type=Other	SymType=Isotropic	TempDepend=No	Color=Black	Notes="Material added 31/03/2011 11.40.40"
Material=2FR	Type=Other	SymType=Isotropic	TempDepend=No	Color=Black	Notes="Material added 31/03/2011 11.40.40"
Material=3FR	Type=Other	SymType=Isotropic	TempDepend=No	Color=Black	Notes="Material added 31/03/2011 11.40.40"
Material=4FR	Type=Other	SymType=Isotropic	TempDepend=No	Color=Black	Notes="Material added 31/03/2011 11.40.40"
Material=5FR	Type=Other	SymType=Isotropic	TempDepend=No	Color=Black	Notes="Material added 31/03/2011 11.40.40"
Material=6FR	Type=Other	SymType=Isotropic	TempDepend=No	Color=Black	Notes="Material added 31/03/2011 11.40.40"
Material=7FR	Type=Other	SymType=Isotropic	TempDepend=No	Color=Black	Notes="Material added 31/03/2011 11.40.40"
Material=8FR	Type=Other	SymType=Isotropic	TempDepend=No	Color=Black	Notes="Material added 31/03/2011 11.40.40"
Material=9FR	Type=Other	SymType=Isotropic	TempDepend=No	Color=Black	Notes="Material added 31/03/2011 11.40.40"
Material=A416Gr270	Type=Tendon	SymType=Uniaxial	TempDepend=No	Color=Blue	Notes="ASTM A416 Grade 270 added 31/03/2011 11.40.40"
Material=CLDFRM	Type=ColdFormed	SymType=Isotropic	TempDepend=No	Color=Blue	Notes="ASTM A653 SQ Grade 50 added 31/03/2011 11.40.40"
Material=CONC	Type=Concrete	SymType=Isotropic	TempDepend=No	Color=Black	Notes="Normalweight f'c = 4 ksi added 31/03/2011 11.40.40"
Material=REBAR	Type=Rebar	SymType=Uniaxial	TempDepend=No	Color=Green	Notes="ASTM A615 Grade 60 added 31/03/2011 11.40.40"
Material=STEEL	Type=Steel	SymType=Isotropic	TempDepend=No	Color=Black	Notes="ASTM A36 added 31/03/2011 11.40.40"

<p style="text-align: center;">CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo</p>	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 169 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

TABLE: "MATERIAL PROPERTIES 02 - BASIC MECHANICAL PROPERTIES"

Material=10FR	UnitWeight=0	UnitMass=0	E1=206000000	G12=103000000	U12=0	A1=0,00001
Material=11FR	UnitWeight=0	UnitMass=0	E1=206000000	G12=103000000	U12=0	A1=0,00001
Material=12FR	UnitWeight=0	UnitMass=0	E1=206000000	G12=103000000	U12=0	A1=0,00001
Material=13FR	UnitWeight=0	UnitMass=0	E1=206000000	G12=103000000	U12=0	A1=0,00001
Material=14FR	UnitWeight=0	UnitMass=0	E1=206000000	G12=103000000	U12=0	A1=0,00001
Material=15FR	UnitWeight=0	UnitMass=0	E1=206000000	G12=103000000	U12=0	A1=0,00001
Material=16FR	UnitWeight=0	UnitMass=0	E1=206000000	G12=103000000	U12=0	A1=0,00001
Material=17FR	UnitWeight=0	UnitMass=0	E1=206000000	G12=103000000	U12=0	A1=0,00001
Material=18FR	UnitWeight=0	UnitMass=0	E1=206000000	G12=103000000	U12=0	A1=0,00001
Material=19FR	UnitWeight=0	UnitMass=0	E1=206000000	G12=103000000	U12=0	A1=0,00001
Material=1FR	UnitWeight=0	UnitMass=0	E1=206000000	G12=103000000	U12=0	A1=0,00001
Material=20FR	UnitWeight=0	UnitMass=0	E1=206000000	G12=103000000	U12=0	A1=0,00001
Material=21FR	UnitWeight=0	UnitMass=0	E1=206000000	G12=103000000	U12=0	A1=0,00001
Material=22FR	UnitWeight=0	UnitMass=0	E1=206000000	G12=103000000	U12=0	A1=0,00001
Material=23FR	UnitWeight=0	UnitMass=0	E1=206000000	G12=103000000	U12=0	A1=0,00001
Material=24FR	UnitWeight=0	UnitMass=0	E1=206000000	G12=103000000	U12=0	A1=0,00001
Material=25FR	UnitWeight=0	UnitMass=0	E1=206000000	G12=103000000	U12=0	A1=0,00001
Material=26FR	UnitWeight=0	UnitMass=0	E1=206000000	G12=103000000	U12=0	A1=0,00001
Material=27FR	UnitWeight=0	UnitMass=0	E1=206000000	G12=103000000	U12=0	A1=0,00001
Material=28FR	UnitWeight=0	UnitMass=0	E1=206000000	G12=103000000	U12=0	A1=0,00001
Material=2FR	UnitWeight=0	UnitMass=0	E1=206000000	G12=103000000	U12=0	A1=0,00001
Material=3FR	UnitWeight=0	UnitMass=0	E1=206000000	G12=103000000	U12=0	A1=0,00001
Material=4FR	UnitWeight=0	UnitMass=0	E1=206000000	G12=103000000	U12=0	A1=0,00001
Material=5FR	UnitWeight=0	UnitMass=0	E1=206000000	G12=103000000	U12=0	A1=0,00001
Material=6FR	UnitWeight=0	UnitMass=0	E1=206000000	G12=103000000	U12=0	A1=0,00001
Material=7FR	UnitWeight=0	UnitMass=0	E1=206000000	G12=103000000	U12=0	A1=0,00001
Material=8FR	UnitWeight=0	UnitMass=0	E1=206000000	G12=103000000	U12=0	A1=0,00001
Material=9FR	UnitWeight=0	UnitMass=0	E1=206000000	G12=103000000	U12=0	A1=0,00001
Material=A416Gr270	UnitWeight=76,9728639422648	UnitMass=7,84904737995992	E1=196500599,8512	A1=0,0000117		
Material=CLDFRM	UnitWeight=76,9728639422648	UnitMass=7,84904737995992	E1=203395357,740715	G12=78228983,746429		
U12=0,3	A1=0,0000117					
Material=CONC	UnitWeight=23,56161	UnitMass=2,40068	E1=24821130	G12=10342137,5	U12=0,2	A1=0,0000099
Material=REBAR	UnitWeight=76,9728639422648	UnitMass=7,84904737995992	E1=199947978,795958	A1=0,0000117		
Material=STEEL	UnitWeight=76,81954	UnitMass=7,8271	E1=199948000	G12=76903076,9230769	U12=0,3	A1=0,0000117

TABLE: "MATERIAL PROPERTIES 03A - STEEL DATA"

Material=STEEL	Fy=248211,284022568	Fu=399895,957591915	EffFy=372316,926033852	EffFu=439885,553351107
SSCurveOpt="User Defined"	SSHysType=Kinematic			

TABLE: "MATERIAL PROPERTIES 03B - CONCRETE DATA"

Material=CONC	Fc=27579,0315580631	LtWtConc=No	SSCurveOpt="User Defined"	SSHysType=Takeda	FAngle=0	DAngle=0
---------------	---------------------	-------------	---------------------------	------------------	----------	----------

TABLE: "MATERIAL PROPERTIES 03D - COLD FORMED DATA"

Material=CLDFRM	Fy=248211,284022568	Fu=399895,957591915	SSHysType=Kinematic
-----------------	---------------------	---------------------	---------------------

TABLE: "MATERIAL PROPERTIES 03E - REBAR DATA"

Material=REBAR	Fy=413685,473370947	Fu=620528,21005642	EffFy=455054,020708041	EffFu=682581,031062062	SSCurveOpt="User Defined"	SSHysType=Kinematic
----------------	---------------------	--------------------	------------------------	------------------------	---------------------------	---------------------

TABLE: "MATERIAL PROPERTIES 03F - TENDON DATA"

Material=A416Gr270	Fy=1689905,15872032	Fu=1861584,63016926	SSCurveOpt="270 ksi"	SSHysType=Kinematic	FinalSlope=-0,1
--------------------	---------------------	---------------------	----------------------	---------------------	-----------------

TABLE: "MATERIAL PROPERTIES 03G - OTHER DATA"

Material=10FR	SSHysType=Elastic	FAngle=0	DAngle=0
Material=11FR	SSHysType=Elastic	FAngle=0	DAngle=0
Material=12FR	SSHysType=Elastic	FAngle=0	DAngle=0
Material=13FR	SSHysType=Elastic	FAngle=0	DAngle=0
Material=14FR	SSHysType=Elastic	FAngle=0	DAngle=0
Material=15FR	SSHysType=Elastic	FAngle=0	DAngle=0
Material=16FR	SSHysType=Elastic	FAngle=0	DAngle=0
Material=17FR	SSHysType=Elastic	FAngle=0	DAngle=0
Material=18FR	SSHysType=Elastic	FAngle=0	DAngle=0
Material=19FR	SSHysType=Elastic	FAngle=0	DAngle=0
Material=1FR	SSHysType=Elastic	FAngle=0	DAngle=0
Material=20FR	SSHysType=Elastic	FAngle=0	DAngle=0
Material=21FR	SSHysType=Elastic	FAngle=0	DAngle=0
Material=22FR	SSHysType=Elastic	FAngle=0	DAngle=0
Material=23FR	SSHysType=Elastic	FAngle=0	DAngle=0
Material=24FR	SSHysType=Elastic	FAngle=0	DAngle=0
Material=25FR	SSHysType=Elastic	FAngle=0	DAngle=0
Material=26FR	SSHysType=Elastic	FAngle=0	DAngle=0
Material=27FR	SSHysType=Elastic	FAngle=0	DAngle=0
Material=28FR	SSHysType=Elastic	FAngle=0	DAngle=0
Material=2FR	SSHysType=Elastic	FAngle=0	DAngle=0
Material=3FR	SSHysType=Elastic	FAngle=0	DAngle=0
Material=4FR	SSHysType=Elastic	FAngle=0	DAngle=0
Material=5FR	SSHysType=Elastic	FAngle=0	DAngle=0
Material=6FR	SSHysType=Elastic	FAngle=0	DAngle=0
Material=7FR	SSHysType=Elastic	FAngle=0	DAngle=0
Material=8FR	SSHysType=Elastic	FAngle=0	DAngle=0
Material=9FR	SSHysType=Elastic	FAngle=0	DAngle=0

TABLE: "MATERIAL PROPERTIES 04 - USER STRESS-STRAIN CURVES"

Material=10FR	Strain=-4,85436893203884E-09	Stress=-1	
Material=10FR	Strain=0	Stress=0	PointID=A
Material=10FR	Strain=4,85436893203884E-09	Stress=1	
Material=11FR	Strain=-4,85436893203884E-09	Stress=-1	
Material=11FR	Strain=0	Stress=0	PointID=A
Material=11FR	Strain=4,85436893203884E-09	Stress=1	
Material=12FR	Strain=-4,85436893203884E-09	Stress=-1	
Material=12FR	Strain=0	Stress=0	PointID=A
Material=12FR	Strain=4,85436893203884E-09	Stress=1	
Material=13FR	Strain=-4,85436893203884E-09	Stress=-1	
Material=13FR	Strain=0	Stress=0	PointID=A
Material=13FR	Strain=4,85436893203884E-09	Stress=1	
Material=14FR	Strain=-4,85436893203884E-09	Stress=-1	
Material=14FR	Strain=0	Stress=0	PointID=A

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA
 ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19
 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE"
 AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001
 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19
Progetto Esecutivo

Opera: **VI05_Viadotto San Filippo Neri**

Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx

Pagina 170 di 244

Nome file:
 VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

Material=14FR	Strain=4,85436893203884E-09	Stress=1	
Material=15FR	Strain=-4,85436893203884E-09	Stress=-1	
Material=15FR	Strain=0	Stress=0	PointID=A
Material=15FR	Strain=4,85436893203884E-09	Stress=1	
Material=16FR	Strain=-4,85436893203884E-09	Stress=-1	
Material=16FR	Strain=0	Stress=0	PointID=A
Material=16FR	Strain=4,85436893203884E-09	Stress=1	
Material=17FR	Strain=-4,85436893203884E-09	Stress=-1	
Material=17FR	Strain=0	Stress=0	PointID=A
Material=17FR	Strain=4,85436893203884E-09	Stress=1	
Material=18FR	Strain=-4,85436893203884E-09	Stress=-1	
Material=18FR	Strain=0	Stress=0	PointID=A
Material=18FR	Strain=4,85436893203884E-09	Stress=1	
Material=19FR	Strain=-4,85436893203884E-09	Stress=-1	
Material=19FR	Strain=0	Stress=0	PointID=A
Material=19FR	Strain=4,85436893203884E-09	Stress=1	
Material=1FR	Strain=-4,85436893203884E-09	Stress=-1	
Material=1FR	Strain=0	Stress=0	PointID=A
Material=1FR	Strain=4,85436893203884E-09	Stress=1	
Material=20FR	Strain=-4,85436893203884E-09	Stress=-1	
Material=20FR	Strain=0	Stress=0	PointID=A
Material=20FR	Strain=4,85436893203884E-09	Stress=1	
Material=21FR	Strain=-4,85436893203884E-09	Stress=-1	
Material=21FR	Strain=0	Stress=0	PointID=A
Material=21FR	Strain=4,85436893203884E-09	Stress=1	
Material=22FR	Strain=-4,85436893203884E-09	Stress=-1	
Material=22FR	Strain=0	Stress=0	PointID=A
Material=22FR	Strain=4,85436893203884E-09	Stress=1	
Material=23FR	Strain=-4,85436893203884E-09	Stress=-1	
Material=23FR	Strain=0	Stress=0	PointID=A
Material=23FR	Strain=4,85436893203884E-09	Stress=1	
Material=24FR	Strain=-4,85436893203884E-09	Stress=-1	
Material=24FR	Strain=0	Stress=0	PointID=A
Material=24FR	Strain=4,85436893203884E-09	Stress=1	
Material=25FR	Strain=-4,85436893203884E-09	Stress=-1	
Material=25FR	Strain=0	Stress=0	PointID=A
Material=25FR	Strain=4,85436893203884E-09	Stress=1	
Material=26FR	Strain=-4,85436893203884E-09	Stress=-1	
Material=26FR	Strain=0	Stress=0	PointID=A
Material=26FR	Strain=4,85436893203884E-09	Stress=1	
Material=27FR	Strain=-4,85436893203884E-09	Stress=-1	
Material=27FR	Strain=0	Stress=0	PointID=A
Material=27FR	Strain=4,85436893203884E-09	Stress=1	
Material=28FR	Strain=-4,85436893203884E-09	Stress=-1	
Material=28FR	Strain=0	Stress=0	PointID=A
Material=28FR	Strain=4,85436893203884E-09	Stress=1	
Material=2FR	Strain=-4,85436893203884E-09	Stress=-1	
Material=2FR	Strain=0	Stress=0	PointID=A
Material=2FR	Strain=4,85436893203884E-09	Stress=1	
Material=3FR	Strain=-4,85436893203884E-09	Stress=-1	
Material=3FR	Strain=0	Stress=0	PointID=A
Material=3FR	Strain=4,85436893203884E-09	Stress=1	
Material=4FR	Strain=-4,85436893203884E-09	Stress=-1	
Material=4FR	Strain=0	Stress=0	PointID=A
Material=4FR	Strain=4,85436893203884E-09	Stress=1	
Material=5FR	Strain=-4,85436893203884E-09	Stress=-1	
Material=5FR	Strain=0	Stress=0	PointID=A
Material=5FR	Strain=4,85436893203884E-09	Stress=1	
Material=6FR	Strain=-4,85436893203884E-09	Stress=-1	
Material=6FR	Strain=0	Stress=0	PointID=A
Material=6FR	Strain=4,85436893203884E-09	Stress=1	
Material=7FR	Strain=-4,85436893203884E-09	Stress=-1	
Material=7FR	Strain=0	Stress=0	PointID=A
Material=7FR	Strain=4,85436893203884E-09	Stress=1	
Material=8FR	Strain=-4,85436893203884E-09	Stress=-1	
Material=8FR	Strain=0	Stress=0	PointID=A
Material=8FR	Strain=4,85436893203884E-09	Stress=1	
Material=9FR	Strain=-4,85436893203884E-09	Stress=-1	
Material=9FR	Strain=0	Stress=0	PointID=A
Material=9FR	Strain=4,85436893203884E-09	Stress=1	
Material=CLDFRM	Strain=-0,05	Stress=0	PointID=E
Material=CLDFRM	Strain=-0,035	Stress=-124105,642011284	PointID=-D
Material=CLDFRM	Strain=-0,02	Stress=-248211,284022568	PointID=-C
Material=CLDFRM	Strain=-1,22033898305085E-03	Stress=-248211,284022568	PointID=-B
Material=CLDFRM	Strain=0	Stress=0	PointID=A
Material=CLDFRM	Strain=1,22033898305085E-03	Stress=248211,284022568	PointID=B
Material=CLDFRM	Strain=0,02	Stress=248211,284022568	
Material=CLDFRM	Strain=0,05	Stress=399895,957591915	PointID=C
Material=CLDFRM	Strain=0,08	Stress=399895,957591915	PointID=D
Material=CLDFRM	Strain=0,1	Stress=248211,284022568	PointID=E
Material=CLDFRM	Strain=0,105	Stress=0	
Material=CONC	Strain=-2,44444444444444E-02	Stress=0	
Material=CONC	Strain=-2,22222222222222E-02	Stress=-5515,80631161262	PointID=-E
Material=CONC	Strain=-1,77777777777778E-02	Stress=-5515,80631161262	PointID=-D
Material=CONC	Strain=-2,22222222222222E-03	Stress=-27579,0315580631	PointID=-C
Material=CONC	Strain=-0,002	Stress=-27303,2412424825	
Material=CONC	Strain=-1,77777777777778E-03	Stress=-26475,8702957406	PointID=-B
Material=CONC	Strain=-1,33333333333333E-03	Stress=-23166,386508773	
Material=CONC	Strain=-8,88888888888889E-04	Stress=-17650,5801971604	
Material=CONC	Strain=-4,44444444444444E-04	Stress=-9928,45136090272	
Material=CONC	Strain=0	Stress=0	PointID=A
Material=CONC	Strain=1,05409255338946E-04	Stress=2616,37666155425	PointID=B
Material=CONC	Strain=1,06463347892335E-04	Stress=0	PointID=E
Material=REBAR	Strain=-0,105	Stress=0	
Material=REBAR	Strain=-0,1	Stress=-413685,473370947	PointID=-E
Material=REBAR	Strain=-0,08	Stress=-620528,21005642	PointID=-D
Material=REBAR	Strain=-0,05	Stress=-620528,21005642	PointID=-C
Material=REBAR	Strain=-0,01	Stress=-413685,473370947	

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 171 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

```

Material=REBAR Strain=-2,06896551724138E-03 Stress=-413685,473370947 PointID=-B
Material=REBAR Strain=0 Stress=0 PointID=A
Material=REBAR Strain=2,06896551724138E-03 Stress=413685,473370947 PointID=B
Material=REBAR Strain=0,01 Stress=413685,473370947
Material=REBAR Strain=0,05 Stress=620528,21005642 PointID=C
Material=REBAR Strain=0,08 Stress=620528,21005642 PointID=D
Material=REBAR Strain=0,1 Stress=413685,473370947 PointID=E
Material=REBAR Strain=0,105 Stress=0
Material=STEEL Strain=-0,05 Stress=0 PointID=-E
Material=STEEL Strain=-0,035 Stress=-124105,642011284 PointID=-D
Material=STEEL Strain=-0,02 Stress=-248211,284022568 PointID=-C
Material=STEEL Strain=-1,24137931034483E-03 Stress=-248211,284022568 PointID=-B
Material=STEEL Strain=0 Stress=0 PointID=A
Material=STEEL Strain=1,24137931034483E-03 Stress=248211,284022568 PointID=B
Material=STEEL Strain=0,02 Stress=248211,284022568
Material=STEEL Strain=0,05 Stress=399895,957591915 PointID=C
Material=STEEL Strain=0,08 Stress=399895,957591915 PointID=D
Material=STEEL Strain=0,1 Stress=248211,284022568 PointID=E
Material=STEEL Strain=0,105 Stress=0

```

TABLE: "MATERIAL PROPERTIES 06 - DAMPING PARAMETERS"

```

Material=10FR ModalRatio=0 VisMass=0 VisStiff=0 HysMass=0 HysStiff=0
Material=11FR ModalRatio=0 VisMass=0 VisStiff=0 HysMass=0 HysStiff=0
Material=12FR ModalRatio=0 VisMass=0 VisStiff=0 HysMass=0 HysStiff=0
Material=13FR ModalRatio=0 VisMass=0 VisStiff=0 HysMass=0 HysStiff=0
Material=14FR ModalRatio=0 VisMass=0 VisStiff=0 HysMass=0 HysStiff=0
Material=15FR ModalRatio=0 VisMass=0 VisStiff=0 HysMass=0 HysStiff=0
Material=16FR ModalRatio=0 VisMass=0 VisStiff=0 HysMass=0 HysStiff=0
Material=17FR ModalRatio=0 VisMass=0 VisStiff=0 HysMass=0 HysStiff=0
Material=18FR ModalRatio=0 VisMass=0 VisStiff=0 HysMass=0 HysStiff=0
Material=19FR ModalRatio=0 VisMass=0 VisStiff=0 HysMass=0 HysStiff=0
Material=1FR ModalRatio=0 VisMass=0 VisStiff=0 HysMass=0 HysStiff=0
Material=20FR ModalRatio=0 VisMass=0 VisStiff=0 HysMass=0 HysStiff=0
Material=21FR ModalRatio=0 VisMass=0 VisStiff=0 HysMass=0 HysStiff=0
Material=22FR ModalRatio=0 VisMass=0 VisStiff=0 HysMass=0 HysStiff=0
Material=23FR ModalRatio=0 VisMass=0 VisStiff=0 HysMass=0 HysStiff=0
Material=24FR ModalRatio=0 VisMass=0 VisStiff=0 HysMass=0 HysStiff=0
Material=25FR ModalRatio=0 VisMass=0 VisStiff=0 HysMass=0 HysStiff=0
Material=26FR ModalRatio=0 VisMass=0 VisStiff=0 HysMass=0 HysStiff=0
Material=27FR ModalRatio=0 VisMass=0 VisStiff=0 HysMass=0 HysStiff=0
Material=28FR ModalRatio=0 VisMass=0 VisStiff=0 HysMass=0 HysStiff=0
Material=2FR ModalRatio=0 VisMass=0 VisStiff=0 HysMass=0 HysStiff=0
Material=3FR ModalRatio=0 VisMass=0 VisStiff=0 HysMass=0 HysStiff=0
Material=4FR ModalRatio=0 VisMass=0 VisStiff=0 HysMass=0 HysStiff=0
Material=5FR ModalRatio=0 VisMass=0 VisStiff=0 HysMass=0 HysStiff=0
Material=6FR ModalRatio=0 VisMass=0 VisStiff=0 HysMass=0 HysStiff=0
Material=7FR ModalRatio=0 VisMass=0 VisStiff=0 HysMass=0 HysStiff=0
Material=8FR ModalRatio=0 VisMass=0 VisStiff=0 HysMass=0 HysStiff=0
Material=9FR ModalRatio=0 VisMass=0 VisStiff=0 HysMass=0 HysStiff=0
Material=A416Gr270 ModalRatio=0 VisMass=0 VisStiff=0 HysMass=0 HysStiff=0
Material=CLDFRM ModalRatio=0 VisMass=0 VisStiff=0 HysMass=0 HysStiff=0
Material=CONC ModalRatio=0 VisMass=0 VisStiff=0 HysMass=0 HysStiff=0
Material=REBAR ModalRatio=0 VisMass=0 VisStiff=0 HysMass=0 HysStiff=0
Material=STEEL ModalRatio=0 VisMass=0 VisStiff=0 HysMass=0 HysStiff=0

```

TABLE: "NAMED SETS - DATABASE TABLES 1 - GENERAL"

```

DBNamedSet=Acciaio SortOrder="Elem, Cases" Unformatted=No ModeStart=1 ModeEnd=All ModalHist=Envelopes
DirectHist=Envelopes NLStatic=Envelopes BaseReacX=0 BaseReacY=0 BaseReacZ=0 Combo=Envelopes Steady=Envelopes _
SteadyOpt=Phases PSD=RMS Multistep=Envelopes
DBNamedSet=Soletta SortOrder="Elem, Cases" Unformatted=No ModeStart=1 ModeEnd=All ModalHist=Envelopes
DirectHist=Envelopes NLStatic=Envelopes BaseReacX=0 BaseReacY=0 BaseReacZ=0 Combo=Envelopes Steady=Envelopes _
SteadyOpt=Phases PSD=RMS Multistep=Envelopes
DBNamedSet=TUTTO SortOrder="Elem, Cases" Unformatted=No ModeStart=1 ModeEnd=All ModalHist=Envelopes
DirectHist=Envelopes NLStatic=Envelopes BaseReacX=0 BaseReacY=0 BaseReacZ=0 Combo=Envelopes Steady=Envelopes _
SteadyOpt=Phases PSD=RMS Multistep=Envelopes

```

TABLE: "NAMED SETS - DATABASE TABLES 2 - SELECTIONS"

```

DBNamedSet=Acciaio SelectType=Table Selection="Element Forces - Frames"
DBNamedSet=Acciaio SelectType=LoadPattern Selection=Acciaio
DBNamedSet=Acciaio SelectType=LoadCase Selection=Acciaio
DBNamedSet=Acciaio SelectType=LoadCase Selection=Acciaio
DBNamedSet=Soletta SelectType=Table Selection="Element Forces - Frames"
DBNamedSet=Soletta SelectType=LoadPattern Selection=Soletta
DBNamedSet=Soletta SelectType=LoadCase Selection=Soletta
DBNamedSet=Soletta SelectType=LoadCase Selection=Soletta
DBNamedSet=TUTTO SelectType=Table Selection="Element Forces - Frames"

```

TABLE: "OPTIONS - COLORS - DISPLAY"

```

DeviceType=Screen Points=Yellow LinesFrame=Yellow LinesFrmExt=Black LinesCable=Green LinesTendon=Green
SpringLinks=Green Restraints=Green Releases=Green Axes=Cyan Text=Green ShadowLines=Gray8Dark _
GuideLines=Gray8Dark Highlight=Black Selection=Black AreaFillBot=Red AreaFillTop=16744703 AreaFillSd=Black
AreaEdge=DarkRed SolidF1=Red SolidF2=Blue SolidF3=Green SolidF4=Yellow SolidF5=White SolidF6=Cyan _
SolidEdge=DarkRed Floor=Black Background=Black BGLowLeft=Black BGLowRight=Black BGLowRight=Black BGLowRight=Black BGLowRight=Black
Darkness=0,5
DeviceType=Printer Points=Gray8Dark LinesFrame=Black LinesFrmExt=Black LinesCable=Black LinesTendon=Black
SpringLinks=Gray8Dark Restraints=Gray8Dark Releases=Gray4 Axes=Black Text=Black ShadowLines=Gray4 _
GuideLines=Gray4 Highlight=Black Selection=Black AreaFillBot=Gray4 AreaFillTop=Gray8Dark AreaFillSd=Black
AreaEdge=Black SolidF1=GrayLight SolidF2=Gray2 SolidF3=Gray3 SolidF4=Gray4 SolidF5=Gray5 _
SolidF6=Gray6 SolidEdge=Black Floor=Black Background=White BGLowLeft=Black BGLowRight=Black BGLowRight=Black BGLowRight=Black
Darkness=0,5
DeviceType="Color Printer" Points=Yellow LinesFrame=Blue LinesFrmExt=Black LinesCable=Green LinesTendon=Green
SpringLinks=Green Restraints=Green Releases=Green Axes=Cyan Text=Green ShadowLines=Gray8Dark _
GuideLines=Gray8Dark Highlight=Black Selection=Black AreaFillBot=Red AreaFillTop=16744703 AreaFillSd=Black
AreaEdge=DarkRed SolidF1=Red SolidF2=Blue SolidF3=Green SolidF4=Yellow SolidF5=White SolidF6=Cyan _
SolidEdge=DarkRed Floor=Black Background=White BGLowLeft=Black BGLowRight=Black BGLowRight=Black BGLowRight=Black
Darkness=0,5

```

TABLE: "OPTIONS - COLORS - OUTPUT"

```

DeviceType=Screen Contour1=13107400 Contour2=6553828 Contour3=Red Contour4=16639 Contour5=Orange Contour6=43775
Contour7=54527 Contour8=Yellow Contour9=65408 Contour10=Green Contour11=8453888 Contour12=Cyan _

```

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 172 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

Contour13=16755200 Contour14=16733440 Contour15=Blue Transpare=0,5 Ratio1=Cyan Ratio2=Green Ratio3=Yellow
Ratio4=Orange Ratio5=Red RatioNotD=Gray4 RatioNotC=Red RatioVall=0,5 RatioVal2=0,7 RatioVal3=0,9 _
RatioVal4=1 DFillPos=Yellow DFillNeg=Red DFillRPos=Blue DFillRNeg=Blue
DeviceType=Printer Contour1=Black Contour2=3158064 Contour3=4210752 Contour4=5263440 Contour5=6316128
Contour6=7368816 Contour7=Gray8Dark Contour8=Gray7 Contour9=Gray6 Contour10=Gray5 Contour11=Gray4 _
Contour12=Gray3 Contour13=Gray2 Contour14=GrayLight Contour15=White Transpare=0 Ratio1=Gray2 Ratio2=Gray4
Ratio3=Gray8Dark Ratio4=4210752 Ratio5=Black RatioNotD=Gray4 RatioNotC=Black RatioVall=0,5 _
RatioVal2=0,7 RatioVal3=0,9 RatioVal4=1 DFillPos=Gray8Dark DFillNeg=Gray8Dark DFillRPos=4210752
DFillRNeg=4210752
DeviceType="Color Printer" Contour1=13107400 Contour2=6553828 Contour3=Red Contour4=16639 Contour5=Orange
Contour6=43775 Contour7=54527 Contour8=Yellow Contour9=65408 Contour10=Green Contour11=8453888 _
Contour12=Cyan Contour13=16755200 Contour14=16733440 Contour15=Blue Transpare=0,5 Ratio1=Cyan Ratio2=Green
Ratio3=Yellow Ratio4=Orange Ratio5=Red RatioNotD=Gray4 RatioNotC=Red RatioVall=0,5 RatioVal2=0,7 _
RatioVal3=0,9 RatioVal4=1 DFillPos=Red DFillNeg=Red DFillRPos=Blue DFillRNeg=Blue

TABLE: "PREFERENCES - ALUMINUM DESIGN - AA-ASD 2000"
THDesign=Envelopes FrameType="Moment Frame" SRatioLimit=1 MaxIter=1 LatFact=1,3333333333333333 UseLatFact=No
Bridge=No

TABLE: "PREFERENCES - COLD FORMED DESIGN - AISI-ASD96"
THDesign=Envelopes FrameType="Braced Frame" SRatioLimit=1 MaxIter=1 OmegaBS=1,67 OmegaBUS=1,67 OmegaBLTB=1,67
OmegaVS=1,67 OmegaVNS=1,5 OmegaT=1,67 OmegaC=1,8

TABLE: "PREFERENCES - CONCRETE DESIGN - ACI 318-99"
THDesign=Envelopes NumCurves=24 NumPoints=11 MinEccen=Yes PatLLF=0,75 UFLimit=0,95 PhiB=0,9 PhiCTied=0,7
PhiCSpiral=0,75 PhiV=0,85

TABLE: "PREFERENCES - DIMENSIONAL"
MergeTol=0,001 FineGrid=0,25 Nudge=0,25 SelectTol=3 SnapTol=12 SLineThick=1 PLineThick=4 MaxFont=8 MinFont=3
AutoZoom=10 ShrinkFact=70 TextFileLen=240

TABLE: "PREFERENCES - STEEL DESIGN - AISC-ASD89"
THDesign=Envelopes FrameType="Moment Frame" PatLLF=0,75 SRatioLimit=0,95 MaxIter=1 LatFactor=1 CheckDefl=No
DLRat=120 SDLAndLLRat=120 LLRat=360 TotalRat=240 NetRat=240

TABLE: "PROGRAM CONTROL"
ProgramName=SAP2000 Version=14.2.0 CurrUnits="KN, m, C" SteelCode=AISC-ASD89 ConcCode="ACI 318-99" AlumCode="AA-ASD
2000" ColdCode=AISI-ASD96 BridgeCode="AASHTO LRFD 2007" RegenHinge=No

TABLE: "PROJECT INFORMATION"

Item="Company Name"
Item="Client Name"
Item="Project Name"
Item="Project Number"
Item="Model Name"
Item="Model Description"
Item="Revision Number"
Item="Frame Type"
Item="Engineer"
Item="Checker"
Item="Supervisor"
Item="Issue Code"
Item="Design Code"

TABLE: "REBAR SIZES"

RebarID=#2 Area=0,000032258 Diameter=0,00635
RebarID=#3 Area=7,09675996154547E-05 Diameter=0,009525
RebarID=#4 Area=1,29032001922727E-04 Diameter=0,0127
RebarID=#5 Area=1,99999601538181E-04 Diameter=0,015875
RebarID=#6 Area=2,83870398461819E-04 Diameter=0,01905
RebarID=#7 Area=3,87096015381813E-04 Diameter=0,022225
RebarID=#8 Area=5,09676413843632E-04 Diameter=0,0254
RebarID=#9 Area=0,00064516 Diameter=2,86512005329132E-02
RebarID=#10 Area=8,1935318769455E-04 Diameter=3,22579995155334E-02
RebarID=#11 Area=1,00644956308365E-03 Diameter=3,58139991521835E-02
RebarID=#14 Area=0,00145161 Diameter=4,30021989583969E-02
RebarID=#18 Area=0,00258064 Diameter=5,73277992248535E-02
RebarID=10M Area=1,00000004162606E-04 Diameter=1,3000003604438E-02
RebarID=15M Area=2,00000008325212E-04 Diameter=1,6000002402959E-02
RebarID=20M Area=3,00000012487818E-04 Diameter=1,95000002928606E-02
RebarID=25M Area=5,00000020813031E-04 Diameter=2,52000011414055E-02
RebarID=30M Area=7,00000029138243E-04 Diameter=2,99000000675832E-02
RebarID=35M Area=1,00000004162606E-03 Diameter=3,57000012990997E-02
RebarID=45M Area=1,50000006243909E-03 Diameter=4,37000014192476E-02
RebarID=55M Area=2,50000010406515E-03 Diameter=0,056400002372922
RebarID=6d Area=2,83000004150781E-05 Diameter=6,00000009011096E-03
RebarID=8d Area=5,03000013308514E-05 Diameter=8,00000012014795E-03
RebarID=10d Area=7,85000032676458E-05 Diameter=1,00000001501849E-02
RebarID=12d Area=1,13000004703745E-04 Diameter=1,20000001802219E-02
RebarID=14d Area=1,54000006410413E-04 Diameter=1,40000002102589E-02
RebarID=16d Area=2,01000008366838E-04 Diameter=1,60000002402959E-02
RebarID=20d Area=3,14000013070583E-04 Diameter=2,00000003003699E-02
RebarID=25d Area=4,91000020438396E-04 Diameter=2,50000003754623E-02
RebarID=26d Area=5,31000022103439E-04 Diameter=2,60000003904808E-02
RebarID=28d Area=6,16000025641654E-04 Diameter=2,80000004205178E-02

TABLE: "SOLID PROPERTY DEFINITIONS"

SolidProp=SOLID1 Material=2FR MatAngleA=0 MatAngleB=0 MatAngleC=0 InComp=Yes Color=Green

TABLE: "TENDON SECTION DEFINITIONS"

TendonSect=TEN1 ModelOpt=Loads PreType="Post Tension" Material=A416Gr270 Specify=Area Diameter=0,028660830844226
Area=0,00064516 Color=Cyan AMod=1 A2Mod=1 A3Mod=1 JMod=1 I2Mod=1 I3Mod=1 MMod=1 WMod=1

END TABLE DATA

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 173 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

MODELLO 2

Modello con le proprietà geometriche della sezione mista per azioni di breve durata (BT) con soletta fessurata in appoggio

; Viadotto San Filippo Neri SX

TABLE: "ACTIVE DEGREES OF FREEDOM"

UX=Yes UY=Yes UZ=Yes RX=Yes RY=Yes RZ=Yes

TABLE: "ANALYSIS OPTIONS"

Solver=Advanced SolverProc=Auto Force32Bit=No StiffCase=None GeomMod=No

TABLE: "AREA SECTION PROPERTIES"

Section=ASEC1 Material=2FR MatAngle=0 AreaType=Shell Type=Shell-Thin DrillDOF=Yes Thickness=1 BendThick=1
Color=Gray8Dark F11Mod=1 F22Mod=1 F12Mod=1 M11Mod=1 M22Mod=1 M12Mod=1 V13Mod=1 V23Mod=1 MMod=1 WMod=1

TABLE: "AREA SECTION PROPERTY DESIGN PARAMETERS"

Section=ASEC1 RebarMat=None RebarOpt=Default

TABLE: "AUTO WAVE 3 - WAVE CHARACTERISTICS - GENERAL"

WaveChar=Default WaveType="From Theory" KinFactor=1 SWaterDepth=45 WaveHeight=18 WavePeriod=12 WaveTheory=Linear

TABLE: "BRIDGE DESIGN PREFERENCES - AASHTOLRFD07"

HingeOpt="Auto: AASHTO/Caltrans Hinge"

TABLE: "BRIDGE FOUNDATION SPRING DEFINITIONS"

FndSpring=BFSP1 Type=User U1Type=Fixed U2Type=Fixed U3Type=Fixed R1Type=Fixed R2Type=Fixed R3Type=Fixed
DefLength=1 DefArea=1

TABLE: "BRIDGE PREFERENCES"

NorthAngle=90 MaxDiscCurv=1

TABLE: "CABLE SECTION DEFINITIONS"

CableSect=CAB1 Material=1FR Specify=Area Diameter=0,028660830844226 Area=0,00064516 Color=Red AMod=1 A2Mod=1
A3Mod=1 JMod=1 I2Mod=1 I3Mod=1 MMod=1 WMod=1

TABLE: "CASE - STATIC 1 - LOAD ASSIGNMENTS"

Case=Acciaio LoadType="Load pattern" LoadName=Acciaio LoadSF=1
Case=Soletta LoadType="Load pattern" LoadName=Soletta LoadSF=1

TABLE: "CONNECTIVITY - FRAME"

Frame=1	JointI=1	JointJ=2	IsCurved=No
Frame=2	JointI=2	JointJ=3	IsCurved=No
Frame=3	JointI=3	JointJ=4	IsCurved=No
Frame=4	JointI=4	JointJ=5	IsCurved=No
Frame=5	JointI=5	JointJ=6	IsCurved=No
Frame=6	JointI=6	JointJ=7	IsCurved=No
Frame=7	JointI=7	JointJ=8	IsCurved=No
Frame=8	JointI=8	JointJ=9	IsCurved=No
Frame=9	JointI=9	JointJ=10	IsCurved=No
Frame=10	JointI=10	JointJ=11	IsCurved=No
Frame=11	JointI=11	JointJ=12	IsCurved=No
Frame=12	JointI=12	JointJ=13	IsCurved=No
Frame=13	JointI=13	JointJ=14	IsCurved=No
Frame=14	JointI=14	JointJ=15	IsCurved=No
Frame=15	JointI=15	JointJ=16	IsCurved=No
Frame=16	JointI=16	JointJ=17	IsCurved=No
Frame=17	JointI=17	JointJ=18	IsCurved=No
Frame=18	JointI=18	JointJ=19	IsCurved=No
Frame=19	JointI=19	JointJ=20	IsCurved=No
Frame=20	JointI=20	JointJ=21	IsCurved=No
Frame=21	JointI=21	JointJ=22	IsCurved=No
Frame=22	JointI=22	JointJ=23	IsCurved=No
Frame=23	JointI=23	JointJ=24	IsCurved=No
Frame=24	JointI=24	JointJ=25	IsCurved=No
Frame=25	JointI=25	JointJ=26	IsCurved=No
Frame=26	JointI=26	JointJ=27	IsCurved=No
Frame=27	JointI=27	JointJ=28	IsCurved=No
Frame=28	JointI=28	JointJ=29	IsCurved=No
Frame=29	JointI=29	JointJ=30	IsCurved=No
Frame=30	JointI=30	JointJ=31	IsCurved=No
Frame=31	JointI=31	JointJ=32	IsCurved=No
Frame=32	JointI=32	JointJ=33	IsCurved=No
Frame=33	JointI=33	JointJ=34	IsCurved=No
Frame=34	JointI=34	JointJ=35	IsCurved=No
Frame=35	JointI=35	JointJ=36	IsCurved=No
Frame=36	JointI=36	JointJ=37	IsCurved=No
Frame=37	JointI=37	JointJ=38	IsCurved=No
Frame=38	JointI=38	JointJ=39	IsCurved=No
Frame=39	JointI=39	JointJ=40	IsCurved=No
Frame=40	JointI=40	JointJ=41	IsCurved=No
Frame=41	JointI=41	JointJ=42	IsCurved=No
Frame=42	JointI=42	JointJ=43	IsCurved=No
Frame=43	JointI=43	JointJ=44	IsCurved=No
Frame=44	JointI=44	JointJ=45	IsCurved=No
Frame=45	JointI=45	JointJ=46	IsCurved=No
Frame=46	JointI=46	JointJ=47	IsCurved=No
Frame=47	JointI=47	JointJ=48	IsCurved=No
Frame=48	JointI=48	JointJ=49	IsCurved=No
Frame=49	JointI=49	JointJ=50	IsCurved=No
Frame=50	JointI=50	JointJ=51	IsCurved=No

Frame=51	JointI=51	JointJ=52	IsCurved=No
Frame=52	JointI=52	JointJ=53	IsCurved=No
Frame=53	JointI=53	JointJ=54	IsCurved=No
Frame=54	JointI=54	JointJ=55	IsCurved=No
Frame=55	JointI=55	JointJ=56	IsCurved=No
Frame=56	JointI=56	JointJ=57	IsCurved=No
Frame=57	JointI=57	JointJ=58	IsCurved=No
Frame=58	JointI=58	JointJ=59	IsCurved=No
Frame=59	JointI=59	JointJ=60	IsCurved=No
Frame=60	JointI=60	JointJ=61	IsCurved=No
Frame=61	JointI=61	JointJ=62	IsCurved=No
Frame=62	JointI=62	JointJ=63	IsCurved=No
Frame=63	JointI=63	JointJ=64	IsCurved=No
Frame=64	JointI=64	JointJ=65	IsCurved=No
Frame=65	JointI=65	JointJ=66	IsCurved=No
Frame=66	JointI=66	JointJ=67	IsCurved=No
Frame=67	JointI=67	JointJ=68	IsCurved=No
Frame=68	JointI=68	JointJ=69	IsCurved=No
Frame=69	JointI=69	JointJ=70	IsCurved=No
Frame=70	JointI=70	JointJ=71	IsCurved=No
Frame=71	JointI=71	JointJ=72	IsCurved=No
Frame=72	JointI=72	JointJ=73	IsCurved=No
Frame=73	JointI=73	JointJ=74	IsCurved=No
Frame=74	JointI=74	JointJ=75	IsCurved=No
Frame=75	JointI=75	JointJ=76	IsCurved=No
Frame=76	JointI=76	JointJ=77	IsCurved=No
Frame=77	JointI=77	JointJ=78	IsCurved=No
Frame=78	JointI=78	JointJ=79	IsCurved=No
Frame=79	JointI=79	JointJ=80	IsCurved=No
Frame=80	JointI=80	JointJ=81	IsCurved=No
Frame=81	JointI=81	JointJ=82	IsCurved=No
Frame=82	JointI=82	JointJ=83	IsCurved=No
Frame=83	JointI=83	JointJ=84	IsCurved=No
Frame=84	JointI=84	JointJ=85	IsCurved=No
Frame=85	JointI=85	JointJ=86	IsCurved=No
Frame=86	JointI=86	JointJ=87	IsCurved=No
Frame=87	JointI=87	JointJ=88	IsCurved=No
Frame=88	JointI=88	JointJ=89	IsCurved=No
Frame=89	JointI=89	JointJ=90	IsCurved=No
Frame=90	JointI=90	JointJ=91	IsCurved=No
Frame=91	JointI=91	JointJ=92	IsCurved=No
Frame=92	JointI=92	JointJ=93	IsCurved=No
Frame=93	JointI=93	JointJ=94	IsCurved=No
Frame=94	JointI=94	JointJ=95	IsCurved=No
Frame=95	JointI=95	JointJ=96	IsCurved=No
Frame=96	JointI=96	JointJ=97	IsCurved=No
Frame=97	JointI=97	JointJ=98	IsCurved=No
Frame=98	JointI=98	JointJ=99	IsCurved=No
Frame=99	JointI=99	JointJ=100	IsCurved=No
Frame=100	JointI=100	JointJ=101	IsCurved=No
Frame=101	JointI=101	JointJ=102	IsCurved=No
Frame=102	JointI=102	JointJ=103	IsCurved=No
Frame=103	JointI=103	JointJ=104	IsCurved=No
Frame=104	JointI=104	JointJ=105	IsCurved=No
Frame=105	JointI=105	JointJ=106	IsCurved=No
Frame=106	JointI=106	JointJ=107	IsCurved=No
Frame=107	JointI=107	JointJ=108	IsCurved=No
Frame=108	JointI=108	JointJ=109	IsCurved=No
Frame=109	JointI=109	JointJ=110	IsCurved=No
Frame=110	JointI=110	JointJ=111	IsCurved=No
Frame=111	JointI=111	JointJ=112	IsCurved=No
Frame=112	JointI=112	JointJ=113	IsCurved=No
Frame=113	JointI=113	JointJ=114	IsCurved=No
Frame=114	JointI=114	JointJ=115	IsCurved=No
Frame=115	JointI=115	JointJ=116	IsCurved=No
Frame=116	JointI=116	JointJ=117	IsCurved=No
Frame=117	JointI=117	JointJ=118	IsCurved=No
Frame=118	JointI=118	JointJ=119	IsCurved=No
Frame=119	JointI=119	JointJ=120	IsCurved=No
Frame=120	JointI=120	JointJ=121	IsCurved=No
Frame=121	JointI=121	JointJ=122	IsCurved=No
Frame=122	JointI=122	JointJ=123	IsCurved=No
Frame=123	JointI=123	JointJ=124	IsCurved=No
Frame=124	JointI=124	JointJ=125	IsCurved=No
Frame=125	JointI=125	JointJ=126	IsCurved=No
Frame=126	JointI=126	JointJ=127	IsCurved=No
Frame=127	JointI=127	JointJ=128	IsCurved=No
Frame=128	JointI=128	JointJ=129	IsCurved=No
Frame=129	JointI=129	JointJ=130	IsCurved=No
Frame=130	JointI=130	JointJ=131	IsCurved=No
Frame=131	JointI=131	JointJ=132	IsCurved=No
Frame=132	JointI=132	JointJ=133	IsCurved=No
Frame=133	JointI=133	JointJ=134	IsCurved=No
Frame=134	JointI=134	JointJ=135	IsCurved=No
Frame=135	JointI=135	JointJ=136	IsCurved=No
Frame=136	JointI=136	JointJ=137	IsCurved=No
Frame=137	JointI=137	JointJ=138	IsCurved=No
Frame=138	JointI=138	JointJ=139	IsCurved=No
Frame=139	JointI=139	JointJ=140	IsCurved=No
Frame=140	JointI=140	JointJ=141	IsCurved=No
Frame=141	JointI=141	JointJ=142	IsCurved=No
Frame=142	JointI=142	JointJ=143	IsCurved=No
Frame=143	JointI=143	JointJ=144	IsCurved=No
Frame=144	JointI=144	JointJ=145	IsCurved=No
Frame=145	JointI=145	JointJ=146	IsCurved=No
Frame=146	JointI=146	JointJ=147	IsCurved=No
Frame=147	JointI=147	JointJ=148	IsCurved=No
Frame=148	JointI=148	JointJ=149	IsCurved=No

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 175 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

Frame=149	JointI=149	JointJ=150	IsCurved=No
Frame=150	JointI=150	JointJ=151	IsCurved=No
Frame=151	JointI=151	JointJ=152	IsCurved=No
Frame=152	JointI=152	JointJ=153	IsCurved=No
Frame=153	JointI=153	JointJ=154	IsCurved=No
Frame=154	JointI=154	JointJ=155	IsCurved=No
Frame=155	JointI=155	JointJ=156	IsCurved=No
Frame=156	JointI=156	JointJ=157	IsCurved=No
Frame=157	JointI=157	JointJ=158	IsCurved=No
Frame=158	JointI=158	JointJ=159	IsCurved=No
Frame=159	JointI=159	JointJ=160	IsCurved=No
Frame=160	JointI=160	JointJ=161	IsCurved=No
Frame=161	JointI=161	JointJ=162	IsCurved=No
Frame=162	JointI=162	JointJ=163	IsCurved=No
Frame=163	JointI=163	JointJ=164	IsCurved=No
Frame=164	JointI=164	JointJ=165	IsCurved=No
Frame=165	JointI=165	JointJ=166	IsCurved=No
Frame=166	JointI=166	JointJ=167	IsCurved=No
Frame=167	JointI=167	JointJ=168	IsCurved=No
Frame=168	JointI=168	JointJ=169	IsCurved=No
Frame=169	JointI=169	JointJ=170	IsCurved=No
Frame=170	JointI=170	JointJ=171	IsCurved=No
Frame=171	JointI=171	JointJ=172	IsCurved=No
Frame=172	JointI=172	JointJ=173	IsCurved=No
Frame=173	JointI=173	JointJ=174	IsCurved=No
Frame=174	JointI=174	JointJ=175	IsCurved=No
Frame=175	JointI=175	JointJ=176	IsCurved=No
Frame=176	JointI=176	JointJ=177	IsCurved=No
Frame=177	JointI=177	JointJ=178	IsCurved=No
Frame=178	JointI=178	JointJ=179	IsCurved=No
Frame=179	JointI=179	JointJ=180	IsCurved=No
Frame=180	JointI=180	JointJ=181	IsCurved=No
Frame=181	JointI=181	JointJ=182	IsCurved=No
Frame=182	JointI=182	JointJ=183	IsCurved=No
Frame=183	JointI=183	JointJ=184	IsCurved=No
Frame=184	JointI=184	JointJ=185	IsCurved=No
Frame=185	JointI=185	JointJ=186	IsCurved=No
Frame=186	JointI=186	JointJ=187	IsCurved=No
Frame=187	JointI=187	JointJ=188	IsCurved=No
Frame=188	JointI=188	JointJ=189	IsCurved=No
Frame=189	JointI=189	JointJ=190	IsCurved=No
Frame=190	JointI=190	JointJ=191	IsCurved=No
Frame=191	JointI=191	JointJ=192	IsCurved=No
Frame=192	JointI=192	JointJ=193	IsCurved=No
Frame=193	JointI=193	JointJ=194	IsCurved=No
Frame=194	JointI=194	JointJ=195	IsCurved=No
Frame=195	JointI=195	JointJ=196	IsCurved=No
Frame=196	JointI=196	JointJ=197	IsCurved=No
Frame=197	JointI=197	JointJ=198	IsCurved=No
Frame=198	JointI=198	JointJ=199	IsCurved=No
Frame=199	JointI=199	JointJ=200	IsCurved=No
Frame=200	JointI=200	JointJ=201	IsCurved=No
Frame=201	JointI=201	JointJ=202	IsCurved=No
Frame=202	JointI=202	JointJ=203	IsCurved=No
Frame=203	JointI=203	JointJ=204	IsCurved=No
Frame=204	JointI=204	JointJ=205	IsCurved=No
Frame=205	JointI=205	JointJ=206	IsCurved=No
Frame=206	JointI=206	JointJ=207	IsCurved=No
Frame=207	JointI=207	JointJ=208	IsCurved=No
Frame=208	JointI=208	JointJ=209	IsCurved=No
Frame=209	JointI=209	JointJ=210	IsCurved=No
Frame=210	JointI=210	JointJ=211	IsCurved=No
Frame=211	JointI=211	JointJ=212	IsCurved=No
Frame=212	JointI=212	JointJ=213	IsCurved=No
Frame=213	JointI=213	JointJ=214	IsCurved=No
Frame=214	JointI=214	JointJ=215	IsCurved=No
Frame=215	JointI=215	JointJ=216	IsCurved=No
Frame=216	JointI=216	JointJ=217	IsCurved=No
Frame=217	JointI=217	JointJ=218	IsCurved=No
Frame=218	JointI=218	JointJ=219	IsCurved=No
Frame=219	JointI=219	JointJ=220	IsCurved=No
Frame=220	JointI=220	JointJ=221	IsCurved=No
Frame=221	JointI=221	JointJ=222	IsCurved=No
Frame=222	JointI=222	JointJ=223	IsCurved=No
Frame=223	JointI=223	JointJ=224	IsCurved=No
Frame=224	JointI=224	JointJ=225	IsCurved=No
Frame=225	JointI=225	JointJ=226	IsCurved=No
Frame=226	JointI=226	JointJ=227	IsCurved=No
Frame=227	JointI=227	JointJ=228	IsCurved=No
Frame=228	JointI=228	JointJ=229	IsCurved=No
Frame=229	JointI=229	JointJ=230	IsCurved=No
Frame=230	JointI=230	JointJ=231	IsCurved=No
Frame=231	JointI=231	JointJ=232	IsCurved=No
Frame=232	JointI=232	JointJ=233	IsCurved=No
Frame=233	JointI=233	JointJ=234	IsCurved=No
Frame=234	JointI=234	JointJ=235	IsCurved=No
Frame=235	JointI=235	JointJ=236	IsCurved=No
Frame=236	JointI=236	JointJ=237	IsCurved=No
Frame=237	JointI=237	JointJ=238	IsCurved=No
Frame=238	JointI=238	JointJ=239	IsCurved=No
Frame=239	JointI=239	JointJ=240	IsCurved=No
Frame=240	JointI=240	JointJ=241	IsCurved=No
Frame=241	JointI=241	JointJ=242	IsCurved=No
Frame=242	JointI=242	JointJ=243	IsCurved=No
Frame=243	JointI=243	JointJ=244	IsCurved=No
Frame=244	JointI=244	JointJ=245	IsCurved=No
Frame=245	JointI=245	JointJ=246	IsCurved=No
Frame=246	JointI=246	JointJ=247	IsCurved=No

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA
 ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19
 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE"
 AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001
 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19
Progetto Esecutivo

Opera: **VI05_Viadotto San Filippo Neri**

Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx

Pagina 176 di 244

Nome file:
 VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

Frame=247	JointI=247	JointJ=248	IsCurved=No
Frame=248	JointI=248	JointJ=249	IsCurved=No
Frame=249	JointI=249	JointJ=250	IsCurved=No
Frame=250	JointI=250	JointJ=251	IsCurved=No
Frame=251	JointI=251	JointJ=252	IsCurved=No
Frame=252	JointI=252	JointJ=253	IsCurved=No
Frame=253	JointI=253	JointJ=254	IsCurved=No
Frame=254	JointI=254	JointJ=255	IsCurved=No
Frame=255	JointI=255	JointJ=256	IsCurved=No
Frame=256	JointI=256	JointJ=257	IsCurved=No
Frame=257	JointI=257	JointJ=258	IsCurved=No
Frame=258	JointI=258	JointJ=259	IsCurved=No
Frame=259	JointI=259	JointJ=260	IsCurved=No
Frame=260	JointI=260	JointJ=261	IsCurved=No
Frame=261	JointI=261	JointJ=262	IsCurved=No
Frame=262	JointI=262	JointJ=263	IsCurved=No
Frame=263	JointI=263	JointJ=264	IsCurved=No
Frame=264	JointI=264	JointJ=265	IsCurved=No
Frame=265	JointI=265	JointJ=266	IsCurved=No
Frame=266	JointI=266	JointJ=267	IsCurved=No
Frame=267	JointI=267	JointJ=268	IsCurved=No
Frame=268	JointI=268	JointJ=269	IsCurved=No
Frame=269	JointI=269	JointJ=270	IsCurved=No
Frame=270	JointI=270	JointJ=271	IsCurved=No
Frame=271	JointI=271	JointJ=272	IsCurved=No
Frame=272	JointI=272	JointJ=273	IsCurved=No
Frame=273	JointI=273	JointJ=274	IsCurved=No
Frame=274	JointI=274	JointJ=275	IsCurved=No
Frame=275	JointI=275	JointJ=276	IsCurved=No
Frame=276	JointI=276	JointJ=277	IsCurved=No
Frame=277	JointI=277	JointJ=278	IsCurved=No
Frame=278	JointI=278	JointJ=279	IsCurved=No
Frame=279	JointI=279	JointJ=280	IsCurved=No
Frame=280	JointI=280	JointJ=281	IsCurved=No
Frame=281	JointI=281	JointJ=282	IsCurved=No
Frame=282	JointI=282	JointJ=283	IsCurved=No
Frame=283	JointI=283	JointJ=284	IsCurved=No
Frame=284	JointI=284	JointJ=285	IsCurved=No
Frame=285	JointI=285	JointJ=286	IsCurved=No
Frame=286	JointI=286	JointJ=287	IsCurved=No
Frame=287	JointI=287	JointJ=288	IsCurved=No
Frame=288	JointI=288	JointJ=289	IsCurved=No
Frame=289	JointI=289	JointJ=290	IsCurved=No
Frame=290	JointI=290	JointJ=291	IsCurved=No
Frame=291	JointI=291	JointJ=292	IsCurved=No
Frame=292	JointI=292	JointJ=293	IsCurved=No
Frame=293	JointI=293	JointJ=294	IsCurved=No
Frame=294	JointI=294	JointJ=295	IsCurved=No
Frame=295	JointI=295	JointJ=296	IsCurved=No
Frame=296	JointI=296	JointJ=297	IsCurved=No
Frame=297	JointI=297	JointJ=298	IsCurved=No
Frame=298	JointI=298	JointJ=299	IsCurved=No
Frame=299	JointI=299	JointJ=300	IsCurved=No
Frame=300	JointI=300	JointJ=301	IsCurved=No
Frame=301	JointI=301	JointJ=302	IsCurved=No
Frame=302	JointI=302	JointJ=303	IsCurved=No
Frame=303	JointI=303	JointJ=304	IsCurved=No
Frame=304	JointI=304	JointJ=305	IsCurved=No
Frame=305	JointI=305	JointJ=306	IsCurved=No
Frame=306	JointI=306	JointJ=307	IsCurved=No
Frame=307	JointI=307	JointJ=308	IsCurved=No
Frame=308	JointI=308	JointJ=309	IsCurved=No
Frame=309	JointI=309	JointJ=310	IsCurved=No
Frame=310	JointI=310	JointJ=311	IsCurved=No
Frame=311	JointI=311	JointJ=312	IsCurved=No
Frame=312	JointI=312	JointJ=313	IsCurved=No
Frame=313	JointI=313	JointJ=314	IsCurved=No
Frame=314	JointI=314	JointJ=315	IsCurved=No
Frame=315	JointI=315	JointJ=316	IsCurved=No
Frame=316	JointI=316	JointJ=317	IsCurved=No
Frame=317	JointI=317	JointJ=318	IsCurved=No
Frame=318	JointI=318	JointJ=319	IsCurved=No
Frame=319	JointI=319	JointJ=320	IsCurved=No
Frame=320	JointI=320	JointJ=321	IsCurved=No
Frame=321	JointI=321	JointJ=322	IsCurved=No
Frame=322	JointI=322	JointJ=323	IsCurved=No
Frame=323	JointI=323	JointJ=324	IsCurved=No
Frame=324	JointI=324	JointJ=325	IsCurved=No
Frame=325	JointI=325	JointJ=326	IsCurved=No
Frame=326	JointI=326	JointJ=327	IsCurved=No
Frame=327	JointI=327	JointJ=328	IsCurved=No
Frame=328	JointI=328	JointJ=329	IsCurved=No
Frame=329	JointI=329	JointJ=330	IsCurved=No
Frame=330	JointI=330	JointJ=331	IsCurved=No
Frame=331	JointI=331	JointJ=332	IsCurved=No
Frame=332	JointI=332	JointJ=333	IsCurved=No
Frame=333	JointI=333	JointJ=334	IsCurved=No
Frame=334	JointI=334	JointJ=335	IsCurved=No
Frame=335	JointI=335	JointJ=336	IsCurved=No
Frame=336	JointI=336	JointJ=337	IsCurved=No
Frame=337	JointI=337	JointJ=338	IsCurved=No
Frame=338	JointI=338	JointJ=339	IsCurved=No
Frame=339	JointI=339	JointJ=340	IsCurved=No
Frame=340	JointI=340	JointJ=341	IsCurved=No
Frame=341	JointI=341	JointJ=342	IsCurved=No
Frame=342	JointI=342	JointJ=343	IsCurved=No
Frame=343	JointI=343	JointJ=344	IsCurved=No
Frame=344	JointI=344	JointJ=345	IsCurved=No

Frame=21 DesignProc="No Design"
Frame=22 DesignProc="No Design"
Frame=23 DesignProc="No Design"
Frame=24 DesignProc="No Design"
Frame=25 DesignProc="No Design"
Frame=26 DesignProc="No Design"
Frame=27 DesignProc="No Design"
Frame=28 DesignProc="No Design"
Frame=29 DesignProc="No Design"
Frame=30 DesignProc="No Design"
Frame=31 DesignProc="No Design"
Frame=32 DesignProc="No Design"
Frame=33 DesignProc="No Design"
Frame=34 DesignProc="No Design"
Frame=35 DesignProc="No Design"
Frame=36 DesignProc="No Design"
Frame=37 DesignProc="No Design"
Frame=38 DesignProc="No Design"
Frame=39 DesignProc="No Design"
Frame=40 DesignProc="No Design"
Frame=41 DesignProc="No Design"
Frame=42 DesignProc="No Design"
Frame=43 DesignProc="No Design"
Frame=44 DesignProc="No Design"
Frame=45 DesignProc="No Design"
Frame=46 DesignProc="No Design"
Frame=47 DesignProc="No Design"
Frame=48 DesignProc="No Design"
Frame=49 DesignProc="No Design"
Frame=50 DesignProc="No Design"
Frame=51 DesignProc="No Design"
Frame=52 DesignProc="No Design"
Frame=53 DesignProc="No Design"
Frame=54 DesignProc="No Design"
Frame=55 DesignProc="No Design"
Frame=56 DesignProc="No Design"
Frame=57 DesignProc="No Design"
Frame=58 DesignProc="No Design"
Frame=59 DesignProc="No Design"
Frame=60 DesignProc="No Design"
Frame=61 DesignProc="No Design"
Frame=62 DesignProc="No Design"
Frame=63 DesignProc="No Design"
Frame=64 DesignProc="No Design"
Frame=65 DesignProc="No Design"
Frame=66 DesignProc="No Design"
Frame=67 DesignProc="No Design"
Frame=68 DesignProc="No Design"
Frame=69 DesignProc="No Design"
Frame=70 DesignProc="No Design"
Frame=71 DesignProc="No Design"
Frame=72 DesignProc="No Design"
Frame=73 DesignProc="No Design"
Frame=74 DesignProc="No Design"
Frame=75 DesignProc="No Design"
Frame=76 DesignProc="No Design"
Frame=77 DesignProc="No Design"
Frame=78 DesignProc="No Design"
Frame=79 DesignProc="No Design"
Frame=80 DesignProc="No Design"
Frame=81 DesignProc="No Design"
Frame=82 DesignProc="No Design"
Frame=83 DesignProc="No Design"
Frame=84 DesignProc="No Design"
Frame=85 DesignProc="No Design"
Frame=86 DesignProc="No Design"
Frame=87 DesignProc="No Design"
Frame=88 DesignProc="No Design"
Frame=89 DesignProc="No Design"
Frame=90 DesignProc="No Design"
Frame=91 DesignProc="No Design"
Frame=92 DesignProc="No Design"
Frame=93 DesignProc="No Design"
Frame=94 DesignProc="No Design"
Frame=95 DesignProc="No Design"
Frame=96 DesignProc="No Design"
Frame=97 DesignProc="No Design"
Frame=98 DesignProc="No Design"
Frame=99 DesignProc="No Design"
Frame=100 DesignProc="No Design"
Frame=101 DesignProc="No Design"
Frame=102 DesignProc="No Design"
Frame=103 DesignProc="No Design"
Frame=104 DesignProc="No Design"
Frame=105 DesignProc="No Design"
Frame=106 DesignProc="No Design"
Frame=107 DesignProc="No Design"
Frame=108 DesignProc="No Design"
Frame=109 DesignProc="No Design"
Frame=110 DesignProc="No Design"
Frame=111 DesignProc="No Design"
Frame=112 DesignProc="No Design"
Frame=113 DesignProc="No Design"
Frame=114 DesignProc="No Design"
Frame=115 DesignProc="No Design"
Frame=116 DesignProc="No Design"
Frame=117 DesignProc="No Design"
Frame=118 DesignProc="No Design"

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 182 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

```

Frame=119 DesignProc="No Design"
Frame=120 DesignProc="No Design"
Frame=121 DesignProc="No Design"
Frame=122 DesignProc="No Design"
Frame=123 DesignProc="No Design"
Frame=124 DesignProc="No Design"
Frame=125 DesignProc="No Design"
Frame=126 DesignProc="No Design"
Frame=127 DesignProc="No Design"
Frame=128 DesignProc="No Design"
Frame=129 DesignProc="No Design"
Frame=130 DesignProc="No Design"
Frame=131 DesignProc="No Design"
Frame=132 DesignProc="No Design"
Frame=133 DesignProc="No Design"
Frame=134 DesignProc="No Design"
Frame=135 DesignProc="No Design"
Frame=136 DesignProc="No Design"
Frame=137 DesignProc="No Design"
Frame=138 DesignProc="No Design"
Frame=139 DesignProc="No Design"
Frame=140 DesignProc="No Design"
Frame=141 DesignProc="No Design"
Frame=142 DesignProc="No Design"
Frame=143 DesignProc="No Design"
Frame=144 DesignProc="No Design"
Frame=145 DesignProc="No Design"
Frame=146 DesignProc="No Design"
Frame=147 DesignProc="No Design"
Frame=148 DesignProc="No Design"
Frame=149 DesignProc="No Design"
Frame=150 DesignProc="No Design"
Frame=151 DesignProc="No Design"
Frame=152 DesignProc="No Design"
Frame=153 DesignProc="No Design"
Frame=154 DesignProc="No Design"
Frame=155 DesignProc="No Design"
Frame=156 DesignProc="No Design"
Frame=157 DesignProc="No Design"
Frame=158 DesignProc="No Design"
Frame=159 DesignProc="No Design"
Frame=160 DesignProc="No Design"
Frame=161 DesignProc="No Design"
Frame=162 DesignProc="No Design"
Frame=163 DesignProc="No Design"
Frame=164 DesignProc="No Design"
Frame=165 DesignProc="No Design"
Frame=166 DesignProc="No Design"
Frame=167 DesignProc="No Design"
Frame=168 DesignProc="No Design"
Frame=169 DesignProc="No Design"
Frame=170 DesignProc="No Design"
Frame=171 DesignProc="No Design"
Frame=172 DesignProc="No Design"
Frame=173 DesignProc="No Design"
Frame=174 DesignProc="No Design"
Frame=175 DesignProc="No Design"
Frame=176 DesignProc="No Design"
Frame=177 DesignProc="No Design"
Frame=178 DesignProc="No Design"
Frame=179 DesignProc="No Design"
Frame=180 DesignProc="No Design"
Frame=181 DesignProc="No Design"
Frame=182 DesignProc="No Design"
Frame=183 DesignProc="No Design"
Frame=184 DesignProc="No Design"
Frame=185 DesignProc="No Design"
Frame=186 DesignProc="No Design"
Frame=187 DesignProc="No Design"
Frame=188 DesignProc="No Design"
Frame=189 DesignProc="No Design"
Frame=190 DesignProc="No Design"
Frame=191 DesignProc="No Design"
Frame=192 DesignProc="No Design"
Frame=193 DesignProc="No Design"
Frame=194 DesignProc="No Design"
Frame=195 DesignProc="No Design"
Frame=196 DesignProc="No Design"
Frame=197 DesignProc="No Design"
Frame=198 DesignProc="No Design"
Frame=199 DesignProc="No Design"
Frame=200 DesignProc="No Design"
Frame=201 DesignProc="No Design"
Frame=202 DesignProc="No Design"
Frame=203 DesignProc="No Design"
Frame=204 DesignProc="No Design"
Frame=205 DesignProc="No Design"
Frame=206 DesignProc="No Design"
Frame=207 DesignProc="No Design"
Frame=208 DesignProc="No Design"
Frame=209 DesignProc="No Design"
Frame=210 DesignProc="No Design"
Frame=211 DesignProc="No Design"
Frame=212 DesignProc="No Design"
Frame=213 DesignProc="No Design"
Frame=214 DesignProc="No Design"
Frame=215 DesignProc="No Design"
Frame=216 DesignProc="No Design"

```

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA
ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19
S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE"
AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001
Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19
Progetto Esecutivo

Opera: **VI05_Viadotto San Filippo Neri**

Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx

Pagina 183 di 244

Nome file:
VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

Frame=217 DesignProc="No Design"
Frame=218 DesignProc="No Design"
Frame=219 DesignProc="No Design"
Frame=220 DesignProc="No Design"
Frame=221 DesignProc="No Design"
Frame=222 DesignProc="No Design"
Frame=223 DesignProc="No Design"
Frame=224 DesignProc="No Design"
Frame=225 DesignProc="No Design"
Frame=226 DesignProc="No Design"
Frame=227 DesignProc="No Design"
Frame=228 DesignProc="No Design"
Frame=229 DesignProc="No Design"
Frame=230 DesignProc="No Design"
Frame=231 DesignProc="No Design"
Frame=232 DesignProc="No Design"
Frame=233 DesignProc="No Design"
Frame=234 DesignProc="No Design"
Frame=235 DesignProc="No Design"
Frame=236 DesignProc="No Design"
Frame=237 DesignProc="No Design"
Frame=238 DesignProc="No Design"
Frame=239 DesignProc="No Design"
Frame=240 DesignProc="No Design"
Frame=241 DesignProc="No Design"
Frame=242 DesignProc="No Design"
Frame=243 DesignProc="No Design"
Frame=244 DesignProc="No Design"
Frame=245 DesignProc="No Design"
Frame=246 DesignProc="No Design"
Frame=247 DesignProc="No Design"
Frame=248 DesignProc="No Design"
Frame=249 DesignProc="No Design"
Frame=250 DesignProc="No Design"
Frame=251 DesignProc="No Design"
Frame=252 DesignProc="No Design"
Frame=253 DesignProc="No Design"
Frame=254 DesignProc="No Design"
Frame=255 DesignProc="No Design"
Frame=256 DesignProc="No Design"
Frame=257 DesignProc="No Design"
Frame=258 DesignProc="No Design"
Frame=259 DesignProc="No Design"
Frame=260 DesignProc="No Design"
Frame=261 DesignProc="No Design"
Frame=262 DesignProc="No Design"
Frame=263 DesignProc="No Design"
Frame=264 DesignProc="No Design"
Frame=265 DesignProc="No Design"
Frame=266 DesignProc="No Design"
Frame=267 DesignProc="No Design"
Frame=268 DesignProc="No Design"
Frame=269 DesignProc="No Design"
Frame=270 DesignProc="No Design"
Frame=271 DesignProc="No Design"
Frame=272 DesignProc="No Design"
Frame=273 DesignProc="No Design"
Frame=274 DesignProc="No Design"
Frame=275 DesignProc="No Design"
Frame=276 DesignProc="No Design"
Frame=277 DesignProc="No Design"
Frame=278 DesignProc="No Design"
Frame=279 DesignProc="No Design"
Frame=280 DesignProc="No Design"
Frame=281 DesignProc="No Design"
Frame=282 DesignProc="No Design"
Frame=283 DesignProc="No Design"
Frame=284 DesignProc="No Design"
Frame=285 DesignProc="No Design"
Frame=286 DesignProc="No Design"
Frame=287 DesignProc="No Design"
Frame=288 DesignProc="No Design"
Frame=289 DesignProc="No Design"
Frame=290 DesignProc="No Design"
Frame=291 DesignProc="No Design"
Frame=292 DesignProc="No Design"
Frame=293 DesignProc="No Design"
Frame=294 DesignProc="No Design"
Frame=295 DesignProc="No Design"
Frame=296 DesignProc="No Design"
Frame=297 DesignProc="No Design"
Frame=298 DesignProc="No Design"
Frame=299 DesignProc="No Design"
Frame=300 DesignProc="No Design"
Frame=301 DesignProc="No Design"
Frame=302 DesignProc="No Design"
Frame=303 DesignProc="No Design"
Frame=304 DesignProc="No Design"
Frame=305 DesignProc="No Design"
Frame=306 DesignProc="No Design"
Frame=307 DesignProc="No Design"
Frame=308 DesignProc="No Design"
Frame=309 DesignProc="No Design"
Frame=310 DesignProc="No Design"
Frame=311 DesignProc="No Design"
Frame=312 DesignProc="No Design"
Frame=313 DesignProc="No Design"
Frame=314 DesignProc="No Design"

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 184 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

```

Frame=315 DesignProc="No Design"
Frame=316 DesignProc="No Design"
Frame=317 DesignProc="No Design"
Frame=318 DesignProc="No Design"
Frame=319 DesignProc="No Design"
Frame=320 DesignProc="No Design"
Frame=321 DesignProc="No Design"
Frame=322 DesignProc="No Design"
Frame=323 DesignProc="No Design"
Frame=324 DesignProc="No Design"
Frame=325 DesignProc="No Design"
Frame=326 DesignProc="No Design"
Frame=327 DesignProc="No Design"
Frame=328 DesignProc="No Design"
Frame=329 DesignProc="No Design"
Frame=330 DesignProc="No Design"
Frame=331 DesignProc="No Design"
Frame=332 DesignProc="No Design"
Frame=333 DesignProc="No Design"
Frame=334 DesignProc="No Design"
Frame=335 DesignProc="No Design"
Frame=336 DesignProc="No Design"
Frame=337 DesignProc="No Design"
Frame=338 DesignProc="No Design"
Frame=339 DesignProc="No Design"
Frame=340 DesignProc="No Design"
Frame=341 DesignProc="No Design"
Frame=342 DesignProc="No Design"
Frame=343 DesignProc="No Design"
Frame=344 DesignProc="No Design"
Frame=345 DesignProc="No Design"
Frame=346 DesignProc="No Design"
Frame=347 DesignProc="No Design"
Frame=348 DesignProc="No Design"
Frame=349 DesignProc="No Design"
Frame=350 DesignProc="No Design"
Frame=351 DesignProc="No Design"
Frame=352 DesignProc="No Design"

```

TABLE: "FRAME LOADS - DISTRIBUTED"

Frame=1	LoadPat=Acciaio	CoordSys=Local	Type=Force	Dir=2	DistType=RelDist	RelDistA=0	RelDistB=1	AbsDistA=0
AbsDistB=0,5	FOverLA=-12,17	FOverLB=-12,17						
Frame=1	LoadPat=Soletta	CoordSys=Local	Type=Force	Dir=2	DistType=RelDist	RelDistA=0	RelDistB=1	AbsDistA=0
AbsDistB=0,5	FOverLA=-50	FOverLB=-50						
Frame=2	LoadPat=Acciaio	CoordSys=Local	Type=Force	Dir=2	DistType=RelDist	RelDistA=0	RelDistB=1	AbsDistA=0
AbsDistB=0,5	FOverLA=-12,17	FOverLB=-12,17						
Frame=2	LoadPat=Soletta	CoordSys=Local	Type=Force	Dir=2	DistType=RelDist	RelDistA=0	RelDistB=1	AbsDistA=0
AbsDistB=0,5	FOverLA=-50	FOverLB=-50						
Frame=3	LoadPat=Acciaio	CoordSys=Local	Type=Force	Dir=2	DistType=RelDist	RelDistA=0	RelDistB=1	AbsDistA=0
AbsDistB=0,5	FOverLA=-12,17	FOverLB=-12,17						
Frame=3	LoadPat=Soletta	CoordSys=Local	Type=Force	Dir=2	DistType=RelDist	RelDistA=0	RelDistB=1	AbsDistA=0
AbsDistB=0,5	FOverLA=-50	FOverLB=-50						
Frame=4	LoadPat=Acciaio	CoordSys=Local	Type=Force	Dir=2	DistType=RelDist	RelDistA=0	RelDistB=1	AbsDistA=0
AbsDistB=0,5	FOverLA=-12,17	FOverLB=-12,17						
Frame=4	LoadPat=Soletta	CoordSys=Local	Type=Force	Dir=2	DistType=RelDist	RelDistA=0	RelDistB=1	AbsDistA=0
AbsDistB=0,5	FOverLA=-50	FOverLB=-50						
Frame=5	LoadPat=Acciaio	CoordSys=Local	Type=Force	Dir=2	DistType=RelDist	RelDistA=0	RelDistB=1	AbsDistA=0
AbsDistB=0,5	FOverLA=-12,17	FOverLB=-12,17						
Frame=5	LoadPat=Soletta	CoordSys=Local	Type=Force	Dir=2	DistType=RelDist	RelDistA=0	RelDistB=1	AbsDistA=0
AbsDistB=0,5	FOverLA=-50	FOverLB=-50						
Frame=6	LoadPat=Acciaio	CoordSys=Local	Type=Force	Dir=2	DistType=RelDist	RelDistA=0	RelDistB=1	AbsDistA=0
AbsDistB=0,5	FOverLA=-12,17	FOverLB=-12,17						
Frame=6	LoadPat=Soletta	CoordSys=Local	Type=Force	Dir=2	DistType=RelDist	RelDistA=0	RelDistB=1	AbsDistA=0
AbsDistB=0,5	FOverLA=-50	FOverLB=-50						
Frame=7	LoadPat=Acciaio	CoordSys=Local	Type=Force	Dir=2	DistType=RelDist	RelDistA=0	RelDistB=1	AbsDistA=0
AbsDistB=0,5	FOverLA=-12,17	FOverLB=-12,17						
Frame=7	LoadPat=Soletta	CoordSys=Local	Type=Force	Dir=2	DistType=RelDist	RelDistA=0	RelDistB=1	AbsDistA=0
AbsDistB=0,5	FOverLA=-50	FOverLB=-50						
Frame=8	LoadPat=Acciaio	CoordSys=Local	Type=Force	Dir=2	DistType=RelDist	RelDistA=0	RelDistB=1	AbsDistA=0
AbsDistB=0,5	FOverLA=-12,17	FOverLB=-12,17						
Frame=8	LoadPat=Soletta	CoordSys=Local	Type=Force	Dir=2	DistType=RelDist	RelDistA=0	RelDistB=1	AbsDistA=0
AbsDistB=0,5	FOverLA=-50	FOverLB=-50						
Frame=9	LoadPat=Acciaio	CoordSys=Local	Type=Force	Dir=2	DistType=RelDist	RelDistA=0	RelDistB=1	AbsDistA=0
AbsDistB=0,5	FOverLA=-12,17	FOverLB=-12,17						
Frame=9	LoadPat=Soletta	CoordSys=Local	Type=Force	Dir=2	DistType=RelDist	RelDistA=0	RelDistB=1	AbsDistA=0
AbsDistB=0,5	FOverLA=-50	FOverLB=-50						
Frame=10	LoadPat=Acciaio	CoordSys=Local	Type=Force	Dir=2	DistType=RelDist	RelDistA=0	RelDistB=1	AbsDistA=0
AbsDistB=0,5	FOverLA=-12,17	FOverLB=-12,17						
Frame=10	LoadPat=Soletta	CoordSys=Local	Type=Force	Dir=2	DistType=RelDist	RelDistA=0	RelDistB=1	AbsDistA=0
AbsDistB=0,5	FOverLA=-50	FOverLB=-50						
Frame=11	LoadPat=Acciaio	CoordSys=Local	Type=Force	Dir=2	DistType=RelDist	RelDistA=0	RelDistB=1	AbsDistA=0
AbsDistB=0,5	FOverLA=-12,17	FOverLB=-12,17						
Frame=11	LoadPat=Soletta	CoordSys=Local	Type=Force	Dir=2	DistType=RelDist	RelDistA=0	RelDistB=1	AbsDistA=0
AbsDistB=0,5	FOverLA=-50	FOverLB=-50						
Frame=12	LoadPat=Acciaio	CoordSys=Local	Type=Force	Dir=2	DistType=RelDist	RelDistA=0	RelDistB=1	AbsDistA=0
AbsDistB=0,5	FOverLA=-12,17	FOverLB=-12,17						
Frame=12	LoadPat=Soletta	CoordSys=Local	Type=Force	Dir=2	DistType=RelDist	RelDistA=0	RelDistB=1	AbsDistA=0
AbsDistB=0,5	FOverLA=-50	FOverLB=-50						
Frame=13	LoadPat=Acciaio	CoordSys=Local	Type=Force	Dir=2	DistType=RelDist	RelDistA=0	RelDistB=1	AbsDistA=0
AbsDistB=0,5	FOverLA=-12,17	FOverLB=-12,17						
Frame=13	LoadPat=Soletta	CoordSys=Local	Type=Force	Dir=2	DistType=RelDist	RelDistA=0	RelDistB=1	AbsDistA=0
AbsDistB=0,5	FOverLA=-50	FOverLB=-50						
Frame=14	LoadPat=Acciaio	CoordSys=Local	Type=Force	Dir=2	DistType=RelDist	RelDistA=0	RelDistB=1	AbsDistA=0
AbsDistB=0,5	FOverLA=-12,17	FOverLB=-12,17						
Frame=14	LoadPat=Soletta	CoordSys=Local	Type=Force	Dir=2	DistType=RelDist	RelDistA=0	RelDistB=1	AbsDistA=0
AbsDistB=0,5	FOverLA=-50	FOverLB=-50						
Frame=15	LoadPat=Acciaio	CoordSys=Local	Type=Force	Dir=2	DistType=RelDist	RelDistA=0	RelDistB=1	AbsDistA=0
AbsDistB=0,5	FOverLA=-12,17	FOverLB=-12,17						

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA
 ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19
 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE"
 AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001
 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19
Progetto Esecutivo

Opera: **VI05_Viadotto San Filippo Neri**

Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx

Pagina 202 di 244

Nome file:
 VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

Frame=315	StationType=MinNumSta	MinNumSta=2	AddAtElmInt=No	AddAtPtLoad=No
Frame=316	StationType=MinNumSta	MinNumSta=2	AddAtElmInt=No	AddAtPtLoad=No
Frame=317	StationType=MinNumSta	MinNumSta=2	AddAtElmInt=No	AddAtPtLoad=No
Frame=318	StationType=MinNumSta	MinNumSta=2	AddAtElmInt=No	AddAtPtLoad=No
Frame=319	StationType=MinNumSta	MinNumSta=2	AddAtElmInt=No	AddAtPtLoad=No
Frame=320	StationType=MinNumSta	MinNumSta=2	AddAtElmInt=No	AddAtPtLoad=No
Frame=321	StationType=MinNumSta	MinNumSta=2	AddAtElmInt=No	AddAtPtLoad=No
Frame=322	StationType=MinNumSta	MinNumSta=2	AddAtElmInt=No	AddAtPtLoad=No
Frame=323	StationType=MinNumSta	MinNumSta=2	AddAtElmInt=No	AddAtPtLoad=No
Frame=324	StationType=MinNumSta	MinNumSta=2	AddAtElmInt=No	AddAtPtLoad=No
Frame=325	StationType=MinNumSta	MinNumSta=2	AddAtElmInt=No	AddAtPtLoad=No
Frame=326	StationType=MinNumSta	MinNumSta=2	AddAtElmInt=No	AddAtPtLoad=No
Frame=327	StationType=MinNumSta	MinNumSta=2	AddAtElmInt=No	AddAtPtLoad=No
Frame=328	StationType=MinNumSta	MinNumSta=2	AddAtElmInt=No	AddAtPtLoad=No
Frame=329	StationType=MinNumSta	MinNumSta=2	AddAtElmInt=No	AddAtPtLoad=No
Frame=330	StationType=MinNumSta	MinNumSta=2	AddAtElmInt=No	AddAtPtLoad=No
Frame=331	StationType=MinNumSta	MinNumSta=2	AddAtElmInt=No	AddAtPtLoad=No
Frame=332	StationType=MinNumSta	MinNumSta=2	AddAtElmInt=No	AddAtPtLoad=No
Frame=333	StationType=MinNumSta	MinNumSta=2	AddAtElmInt=No	AddAtPtLoad=No
Frame=334	StationType=MinNumSta	MinNumSta=2	AddAtElmInt=No	AddAtPtLoad=No
Frame=335	StationType=MinNumSta	MinNumSta=2	AddAtElmInt=No	AddAtPtLoad=No
Frame=336	StationType=MinNumSta	MinNumSta=2	AddAtElmInt=No	AddAtPtLoad=No
Frame=337	StationType=MinNumSta	MinNumSta=2	AddAtElmInt=No	AddAtPtLoad=No
Frame=338	StationType=MinNumSta	MinNumSta=2	AddAtElmInt=No	AddAtPtLoad=No
Frame=339	StationType=MinNumSta	MinNumSta=2	AddAtElmInt=No	AddAtPtLoad=No
Frame=340	StationType=MinNumSta	MinNumSta=2	AddAtElmInt=No	AddAtPtLoad=No
Frame=341	StationType=MinNumSta	MinNumSta=2	AddAtElmInt=No	AddAtPtLoad=No
Frame=342	StationType=MinNumSta	MinNumSta=2	AddAtElmInt=No	AddAtPtLoad=No
Frame=343	StationType=MinNumSta	MinNumSta=2	AddAtElmInt=No	AddAtPtLoad=No
Frame=344	StationType=MinNumSta	MinNumSta=2	AddAtElmInt=No	AddAtPtLoad=No
Frame=345	StationType=MinNumSta	MinNumSta=2	AddAtElmInt=No	AddAtPtLoad=No
Frame=346	StationType=MinNumSta	MinNumSta=2	AddAtElmInt=No	AddAtPtLoad=No
Frame=347	StationType=MinNumSta	MinNumSta=2	AddAtElmInt=No	AddAtPtLoad=No
Frame=348	StationType=MinNumSta	MinNumSta=2	AddAtElmInt=No	AddAtPtLoad=No
Frame=349	StationType=MinNumSta	MinNumSta=2	AddAtElmInt=No	AddAtPtLoad=No
Frame=350	StationType=MinNumSta	MinNumSta=2	AddAtElmInt=No	AddAtPtLoad=No
Frame=351	StationType=MinNumSta	MinNumSta=2	AddAtElmInt=No	AddAtPtLoad=No
Frame=352	StationType=MinNumSta	MinNumSta=2	AddAtElmInt=No	AddAtPtLoad=No

TABLE: "FRAME SECTION ASSIGNMENTS"

Frame=1	AutoSelect=N.A.	AnalSect=4	MatProp=Default
Frame=2	AutoSelect=N.A.	AnalSect=4	MatProp=Default
Frame=3	AutoSelect=N.A.	AnalSect=4	MatProp=Default
Frame=4	AutoSelect=N.A.	AnalSect=4	MatProp=Default
Frame=5	AutoSelect=N.A.	AnalSect=4	MatProp=Default
Frame=6	AutoSelect=N.A.	AnalSect=4	MatProp=Default
Frame=7	AutoSelect=N.A.	AnalSect=4	MatProp=Default
Frame=8	AutoSelect=N.A.	AnalSect=4	MatProp=Default
Frame=9	AutoSelect=N.A.	AnalSect=4	MatProp=Default
Frame=10	AutoSelect=N.A.	AnalSect=4	MatProp=Default
Frame=11	AutoSelect=N.A.	AnalSect=4	MatProp=Default
Frame=12	AutoSelect=N.A.	AnalSect=4	MatProp=Default
Frame=13	AutoSelect=N.A.	AnalSect=4	MatProp=Default
Frame=14	AutoSelect=N.A.	AnalSect=4	MatProp=Default
Frame=15	AutoSelect=N.A.	AnalSect=4	MatProp=Default
Frame=16	AutoSelect=N.A.	AnalSect=4	MatProp=Default
Frame=17	AutoSelect=N.A.	AnalSect=4	MatProp=Default
Frame=18	AutoSelect=N.A.	AnalSect=4	MatProp=Default
Frame=19	AutoSelect=N.A.	AnalSect=4	MatProp=Default
Frame=20	AutoSelect=N.A.	AnalSect=4	MatProp=Default
Frame=21	AutoSelect=N.A.	AnalSect=4	MatProp=Default
Frame=22	AutoSelect=N.A.	AnalSect=4	MatProp=Default
Frame=23	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=24	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=25	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=26	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=27	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=28	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=29	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=30	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=31	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=32	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=33	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=34	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=35	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=36	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=37	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=38	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=39	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=40	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=41	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=42	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=43	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=44	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=45	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=46	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=47	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=48	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=49	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=50	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=51	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=52	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=53	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=54	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=55	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=56	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=57	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=58	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA
 ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19
 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE"
 AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001
 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19
Progetto Esecutivo

Opera: **VI05_Viadotto San Filippo Neri**

Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx

Pagina 203 di 244

Nome file:
 VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

Frame=59	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=60	AutoSelect=N.A.	AnalSect=12	MatProp=Default
Frame=61	AutoSelect=N.A.	AnalSect=12	MatProp=Default
Frame=62	AutoSelect=N.A.	AnalSect=12	MatProp=Default
Frame=63	AutoSelect=N.A.	AnalSect=12	MatProp=Default
Frame=64	AutoSelect=N.A.	AnalSect=12	MatProp=Default
Frame=65	AutoSelect=N.A.	AnalSect=12	MatProp=Default
Frame=66	AutoSelect=N.A.	AnalSect=12	MatProp=Default
Frame=67	AutoSelect=N.A.	AnalSect=12	MatProp=Default
Frame=68	AutoSelect=N.A.	AnalSect=12	MatProp=Default
Frame=69	AutoSelect=N.A.	AnalSect=12	MatProp=Default
Frame=70	AutoSelect=N.A.	AnalSect=12	MatProp=Default
Frame=71	AutoSelect=N.A.	AnalSect=12	MatProp=Default
Frame=72	AutoSelect=N.A.	AnalSect=12	MatProp=Default
Frame=73	AutoSelect=N.A.	AnalSect=12	MatProp=Default
Frame=74	AutoSelect=N.A.	AnalSect=12	MatProp=Default
Frame=75	AutoSelect=N.A.	AnalSect=12	MatProp=Default
Frame=76	AutoSelect=N.A.	AnalSect=12	MatProp=Default
Frame=77	AutoSelect=N.A.	AnalSect=12	MatProp=Default
Frame=78	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=79	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=80	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=81	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=82	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=83	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=84	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=85	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=86	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=87	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=88	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=89	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=90	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=91	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=92	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=93	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=94	AutoSelect=N.A.	AnalSect=20	MatProp=Default
Frame=95	AutoSelect=N.A.	AnalSect=20	MatProp=Default
Frame=96	AutoSelect=N.A.	AnalSect=20	MatProp=Default
Frame=97	AutoSelect=N.A.	AnalSect=20	MatProp=Default
Frame=98	AutoSelect=N.A.	AnalSect=20	MatProp=Default
Frame=99	AutoSelect=N.A.	AnalSect=20	MatProp=Default
Frame=100	AutoSelect=N.A.	AnalSect=20	MatProp=Default
Frame=101	AutoSelect=N.A.	AnalSect=20	MatProp=Default
Frame=102	AutoSelect=N.A.	AnalSect=20	MatProp=Default
Frame=103	AutoSelect=N.A.	AnalSect=20	MatProp=Default
Frame=104	AutoSelect=N.A.	AnalSect=20	MatProp=Default
Frame=105	AutoSelect=N.A.	AnalSect=20	MatProp=Default
Frame=106	AutoSelect=N.A.	AnalSect=20	MatProp=Default
Frame=107	AutoSelect=N.A.	AnalSect=20	MatProp=Default
Frame=108	AutoSelect=N.A.	AnalSect=20	MatProp=Default
Frame=109	AutoSelect=N.A.	AnalSect=20	MatProp=Default
Frame=110	AutoSelect=N.A.	AnalSect=20	MatProp=Default
Frame=111	AutoSelect=N.A.	AnalSect=20	MatProp=Default
Frame=112	AutoSelect=N.A.	AnalSect=20	MatProp=Default
Frame=113	AutoSelect=N.A.	AnalSect=20	MatProp=Default
Frame=114	AutoSelect=N.A.	AnalSect=20	MatProp=Default
Frame=115	AutoSelect=N.A.	AnalSect=20	MatProp=Default
Frame=116	AutoSelect=N.A.	AnalSect=20	MatProp=Default
Frame=117	AutoSelect=N.A.	AnalSect=20	MatProp=Default
Frame=118	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=119	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=120	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=121	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=122	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=123	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=124	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=125	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=126	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=127	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=128	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=129	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=130	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=131	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=132	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=133	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=134	AutoSelect=N.A.	AnalSect=24	MatProp=Default
Frame=135	AutoSelect=N.A.	AnalSect=24	MatProp=Default
Frame=136	AutoSelect=N.A.	AnalSect=24	MatProp=Default
Frame=137	AutoSelect=N.A.	AnalSect=24	MatProp=Default
Frame=138	AutoSelect=N.A.	AnalSect=24	MatProp=Default
Frame=139	AutoSelect=N.A.	AnalSect=24	MatProp=Default
Frame=140	AutoSelect=N.A.	AnalSect=24	MatProp=Default
Frame=141	AutoSelect=N.A.	AnalSect=24	MatProp=Default
Frame=142	AutoSelect=N.A.	AnalSect=24	MatProp=Default
Frame=143	AutoSelect=N.A.	AnalSect=24	MatProp=Default
Frame=144	AutoSelect=N.A.	AnalSect=24	MatProp=Default
Frame=145	AutoSelect=N.A.	AnalSect=24	MatProp=Default
Frame=146	AutoSelect=N.A.	AnalSect=24	MatProp=Default
Frame=147	AutoSelect=N.A.	AnalSect=24	MatProp=Default
Frame=148	AutoSelect=N.A.	AnalSect=24	MatProp=Default
Frame=149	AutoSelect=N.A.	AnalSect=24	MatProp=Default
Frame=150	AutoSelect=N.A.	AnalSect=24	MatProp=Default
Frame=151	AutoSelect=N.A.	AnalSect=24	MatProp=Default
Frame=152	AutoSelect=N.A.	AnalSect=24	MatProp=Default
Frame=153	AutoSelect=N.A.	AnalSect=24	MatProp=Default
Frame=154	AutoSelect=N.A.	AnalSect=28	MatProp=Default
Frame=155	AutoSelect=N.A.	AnalSect=28	MatProp=Default
Frame=156	AutoSelect=N.A.	AnalSect=28	MatProp=Default

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA
 ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19
 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE"
 AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001
 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19
Progetto Esecutivo

Opera: **VI05_Viadotto San Filippo Neri**

Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx

Pagina 205 di 244

Nome file:
 VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

Frame=255	AutoSelect=N.A.	AnalSect=20	MatProp=Default
Frame=256	AutoSelect=N.A.	AnalSect=20	MatProp=Default
Frame=257	AutoSelect=N.A.	AnalSect=20	MatProp=Default
Frame=258	AutoSelect=N.A.	AnalSect=20	MatProp=Default
Frame=259	AutoSelect=N.A.	AnalSect=20	MatProp=Default
Frame=260	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=261	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=262	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=263	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=264	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=265	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=266	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=267	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=268	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=269	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=270	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=271	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=272	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=273	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=274	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=275	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=276	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=277	AutoSelect=N.A.	AnalSect=16	MatProp=Default
Frame=278	AutoSelect=N.A.	AnalSect=12	MatProp=Default
Frame=279	AutoSelect=N.A.	AnalSect=12	MatProp=Default
Frame=280	AutoSelect=N.A.	AnalSect=12	MatProp=Default
Frame=281	AutoSelect=N.A.	AnalSect=12	MatProp=Default
Frame=282	AutoSelect=N.A.	AnalSect=12	MatProp=Default
Frame=283	AutoSelect=N.A.	AnalSect=12	MatProp=Default
Frame=284	AutoSelect=N.A.	AnalSect=12	MatProp=Default
Frame=285	AutoSelect=N.A.	AnalSect=12	MatProp=Default
Frame=286	AutoSelect=N.A.	AnalSect=12	MatProp=Default
Frame=287	AutoSelect=N.A.	AnalSect=12	MatProp=Default
Frame=288	AutoSelect=N.A.	AnalSect=12	MatProp=Default
Frame=289	AutoSelect=N.A.	AnalSect=12	MatProp=Default
Frame=290	AutoSelect=N.A.	AnalSect=12	MatProp=Default
Frame=291	AutoSelect=N.A.	AnalSect=12	MatProp=Default
Frame=292	AutoSelect=N.A.	AnalSect=12	MatProp=Default
Frame=293	AutoSelect=N.A.	AnalSect=12	MatProp=Default
Frame=294	AutoSelect=N.A.	AnalSect=12	MatProp=Default
Frame=295	AutoSelect=N.A.	AnalSect=12	MatProp=Default
Frame=296	AutoSelect=N.A.	AnalSect=12	MatProp=Default
Frame=297	AutoSelect=N.A.	AnalSect=12	MatProp=Default
Frame=298	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=299	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=300	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=301	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=302	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=303	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=304	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=305	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=306	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=307	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=308	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=309	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=310	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=311	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=312	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=313	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=314	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=315	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=316	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=317	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=318	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=319	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=320	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=321	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=322	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=323	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=324	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=325	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=326	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=327	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=328	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=329	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=330	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=331	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=332	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=333	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=334	AutoSelect=N.A.	AnalSect=8	MatProp=Default
Frame=335	AutoSelect=N.A.	AnalSect=4	MatProp=Default
Frame=336	AutoSelect=N.A.	AnalSect=4	MatProp=Default
Frame=337	AutoSelect=N.A.	AnalSect=4	MatProp=Default
Frame=338	AutoSelect=N.A.	AnalSect=4	MatProp=Default
Frame=339	AutoSelect=N.A.	AnalSect=4	MatProp=Default
Frame=340	AutoSelect=N.A.	AnalSect=4	MatProp=Default
Frame=341	AutoSelect=N.A.	AnalSect=4	MatProp=Default
Frame=342	AutoSelect=N.A.	AnalSect=4	MatProp=Default
Frame=343	AutoSelect=N.A.	AnalSect=4	MatProp=Default
Frame=344	AutoSelect=N.A.	AnalSect=4	MatProp=Default
Frame=345	AutoSelect=N.A.	AnalSect=4	MatProp=Default
Frame=346	AutoSelect=N.A.	AnalSect=4	MatProp=Default
Frame=347	AutoSelect=N.A.	AnalSect=4	MatProp=Default
Frame=348	AutoSelect=N.A.	AnalSect=4	MatProp=Default
Frame=349	AutoSelect=N.A.	AnalSect=4	MatProp=Default
Frame=350	AutoSelect=N.A.	AnalSect=4	MatProp=Default
Frame=351	AutoSelect=N.A.	AnalSect=4	MatProp=Default
Frame=352	AutoSelect=N.A.	AnalSect=4	MatProp=Default

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 206 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

TABLE: "FUNCTION - PLOT FUNCTIONS"
PlotFunc="Input Energy" Type=Energy Component=Input Mode=All

TABLE: "GRID LINES"
CoordSys=GLOBAL AxisDir=X XYZCoord=0 LineType=Primary LineColor=Gray8Dark Visible=Yes BubbleLoc=End
AllVisible=No BubbleSize=2,4384
CoordSys=GLOBAL AxisDir=Y XYZCoord=0 LineType=Primary LineColor=Gray8Dark Visible=Yes BubbleLoc=End
CoordSys=GLOBAL AxisDir=Y XYZCoord=176 LineType=Primary LineColor=Gray8Dark Visible=Yes BubbleLoc=End
CoordSys=GLOBAL AxisDir=Z XYZCoord=0 LineType=Primary LineColor=Gray8Dark Visible=Yes BubbleLoc=End

TABLE: "GROUPS 1 - DEFINITIONS"
GroupName=ALL Selection=Yes SectionCut=Yes Steel=Yes Concrete=Yes Aluminum=Yes ColdFormed=Yes Stage=Yes
Bridge=Yes AutoSeismic=No AutoWind=No SelDesSteel=No SelDesAlum=No SelDesCold=No MassWeight=Yes Color=Red

TABLE: "JOINT COORDINATES"
Joint=1 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=0 Z=0 SpecialJt=No
Joint=2 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=0,5 Z=0 SpecialJt=No
Joint=3 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=1 Z=0 SpecialJt=No
Joint=4 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=1,5 Z=0 SpecialJt=No
Joint=5 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=2 Z=0 SpecialJt=No
Joint=6 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=2,5 Z=0 SpecialJt=No
Joint=7 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=3 Z=0 SpecialJt=No
Joint=8 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=3,5 Z=0 SpecialJt=No
Joint=9 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=4 Z=0 SpecialJt=No
Joint=10 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=4,5 Z=0 SpecialJt=No
Joint=11 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=5 Z=0 SpecialJt=No
Joint=12 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=5,5 Z=0 SpecialJt=No
Joint=13 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=6 Z=0 SpecialJt=No
Joint=14 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=6,5 Z=0 SpecialJt=No
Joint=15 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=7 Z=0 SpecialJt=No
Joint=16 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=7,5 Z=0 SpecialJt=No
Joint=17 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=8 Z=0 SpecialJt=No
Joint=18 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=8,5 Z=0 SpecialJt=No
Joint=19 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=9 Z=0 SpecialJt=No
Joint=20 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=9,5 Z=0 SpecialJt=No
Joint=21 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=10 Z=0 SpecialJt=No
Joint=22 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=10,5 Z=0 SpecialJt=No
Joint=23 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=11 Z=0 SpecialJt=No
Joint=24 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=11,5 Z=0 SpecialJt=No
Joint=25 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=12 Z=0 SpecialJt=No
Joint=26 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=12,5 Z=0 SpecialJt=No
Joint=27 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=13 Z=0 SpecialJt=No
Joint=28 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=13,5 Z=0 SpecialJt=No
Joint=29 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=14 Z=0 SpecialJt=No
Joint=30 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=14,5 Z=0 SpecialJt=No
Joint=31 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=15 Z=0 SpecialJt=No
Joint=32 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=15,5 Z=0 SpecialJt=No
Joint=33 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=16 Z=0 SpecialJt=No
Joint=34 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=16,5 Z=0 SpecialJt=No
Joint=35 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=17 Z=0 SpecialJt=No
Joint=36 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=17,5 Z=0 SpecialJt=No
Joint=37 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=18 Z=0 SpecialJt=No
Joint=38 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=18,5 Z=0 SpecialJt=No
Joint=39 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=19 Z=0 SpecialJt=No
Joint=40 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=19,5 Z=0 SpecialJt=No
Joint=41 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=20 Z=0 SpecialJt=No
Joint=42 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=20,5 Z=0 SpecialJt=No
Joint=43 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=21 Z=0 SpecialJt=No
Joint=44 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=21,5 Z=0 SpecialJt=No
Joint=45 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=22 Z=0 SpecialJt=No
Joint=46 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=22,5 Z=0 SpecialJt=No
Joint=47 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=23 Z=0 SpecialJt=No
Joint=48 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=23,5 Z=0 SpecialJt=No
Joint=49 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=24 Z=0 SpecialJt=No
Joint=50 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=24,5 Z=0 SpecialJt=No
Joint=51 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=25 Z=0 SpecialJt=No
Joint=52 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=25,5 Z=0 SpecialJt=No
Joint=53 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=26 Z=0 SpecialJt=No
Joint=54 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=26,5 Z=0 SpecialJt=No
Joint=55 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=27 Z=0 SpecialJt=No
Joint=56 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=27,5 Z=0 SpecialJt=No
Joint=57 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=28 Z=0 SpecialJt=No
Joint=58 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=28,5 Z=0 SpecialJt=No
Joint=59 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=29 Z=0 SpecialJt=No
Joint=60 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=29,5 Z=0 SpecialJt=No
Joint=61 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=30 Z=0 SpecialJt=No
Joint=62 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=30,5 Z=0 SpecialJt=No
Joint=63 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=31 Z=0 SpecialJt=No
Joint=64 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=31,5 Z=0 SpecialJt=No
Joint=65 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=32 Z=0 SpecialJt=No
Joint=66 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=32,5 Z=0 SpecialJt=No
Joint=67 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=33 Z=0 SpecialJt=No
Joint=68 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=33,5 Z=0 SpecialJt=No
Joint=69 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=34 Z=0 SpecialJt=No
Joint=70 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=34,5 Z=0 SpecialJt=No
Joint=71 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=35 Z=0 SpecialJt=No
Joint=72 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=35,5 Z=0 SpecialJt=No
Joint=73 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=36 Z=0 SpecialJt=No
Joint=74 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=36,5 Z=0 SpecialJt=No
Joint=75 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=37 Z=0 SpecialJt=No
Joint=76 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=37,5 Z=0 SpecialJt=No
Joint=77 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=38 Z=0 SpecialJt=No
Joint=78 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=38,5 Z=0 SpecialJt=No
Joint=79 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=39 Z=0 SpecialJt=No
Joint=80 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=39,5 Z=0 SpecialJt=No
Joint=81 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0 Y=40 Z=0 SpecialJt=No

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 209 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

Joint=278	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=138,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=279	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=139	Z=0	SpecialJt=No
Joint=280	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=139,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=281	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=140	Z=0	SpecialJt=No
Joint=282	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=140,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=283	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=141	Z=0	SpecialJt=No
Joint=284	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=141,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=285	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=142	Z=0	SpecialJt=No
Joint=286	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=142,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=287	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=143	Z=0	SpecialJt=No
Joint=288	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=143,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=289	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=144	Z=0	SpecialJt=No
Joint=290	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=144,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=291	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=145	Z=0	SpecialJt=No
Joint=292	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=145,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=293	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=146	Z=0	SpecialJt=No
Joint=294	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=146,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=295	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=147	Z=0	SpecialJt=No
Joint=296	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=147,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=297	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=148	Z=0	SpecialJt=No
Joint=298	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=148,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=299	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=149	Z=0	SpecialJt=No
Joint=300	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=149,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=301	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=150	Z=0	SpecialJt=No
Joint=302	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=150,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=303	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=151	Z=0	SpecialJt=No
Joint=304	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=151,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=305	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=152	Z=0	SpecialJt=No
Joint=306	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=152,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=307	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=153	Z=0	SpecialJt=No
Joint=308	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=153,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=309	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=154	Z=0	SpecialJt=No
Joint=310	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=154,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=311	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=155	Z=0	SpecialJt=No
Joint=312	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=155,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=313	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=156	Z=0	SpecialJt=No
Joint=314	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=156,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=315	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=157	Z=0	SpecialJt=No
Joint=316	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=157,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=317	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=158	Z=0	SpecialJt=No
Joint=318	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=158,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=319	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=159	Z=0	SpecialJt=No
Joint=320	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=159,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=321	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=160	Z=0	SpecialJt=No
Joint=322	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=160,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=323	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=161	Z=0	SpecialJt=No
Joint=324	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=161,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=325	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=162	Z=0	SpecialJt=No
Joint=326	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=162,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=327	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=163	Z=0	SpecialJt=No
Joint=328	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=163,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=329	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=164	Z=0	SpecialJt=No
Joint=330	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=164,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=331	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=165	Z=0	SpecialJt=No
Joint=332	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=165,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=333	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=166	Z=0	SpecialJt=No
Joint=334	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=166,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=335	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=167	Z=0	SpecialJt=No
Joint=336	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=167,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=337	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=168	Z=0	SpecialJt=No
Joint=338	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=168,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=339	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=169	Z=0	SpecialJt=No
Joint=340	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=169,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=341	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=170	Z=0	SpecialJt=No
Joint=342	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=170,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=343	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=171	Z=0	SpecialJt=No
Joint=344	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=171,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=345	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=172	Z=0	SpecialJt=No
Joint=346	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=172,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=347	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=173	Z=0	SpecialJt=No
Joint=348	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=173,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=349	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=174	Z=0	SpecialJt=No
Joint=350	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=174,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=351	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=175	Z=0	SpecialJt=No
Joint=352	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=175,5	Z=0	SpecialJt=No
Joint=353	CoordSys=GLOBAL	CoordType=Cartesian	XorR=0	Y=176	Z=0	SpecialJt=No

TABLE: "JOINT PATTERN DEFINITIONS"

Pattern=DEFAULT
Pattern=TEMP
Pattern=PRES

TABLE: "JOINT RESTRAINT ASSIGNMENTS"

Joint=1	U1=Yes	U2=Yes	U3=Yes	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=2	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=3	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=4	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=5	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=6	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=7	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=8	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=9	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=10	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=11	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=12	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=13	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=14	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=15	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA
 ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19
 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE"
 AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001
 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19
Progetto Esecutivo

Opera: **VI05_Viadotto San Filippo Neri**

Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx

Pagina 210 di 244

Nome file:
 VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

Joint=16	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=17	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=18	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=19	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=20	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=21	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=22	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=23	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=24	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=25	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=26	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=27	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=28	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=29	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=30	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=31	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=32	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=33	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=34	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=35	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=36	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=37	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=38	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=39	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=40	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=41	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=42	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=43	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=44	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=45	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=46	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=47	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=48	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=49	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=50	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=51	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=52	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=53	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=54	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=55	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=56	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=57	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=58	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=59	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=60	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=61	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=62	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=63	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=64	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=65	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=66	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=67	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=68	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=69	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=70	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=71	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=72	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=73	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=74	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=75	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=76	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=77	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=78	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=79	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=80	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=81	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=82	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=83	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=84	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=85	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=86	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=87	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=88	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=89	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=90	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=91	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=92	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=93	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=94	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=95	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=96	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=97	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=98	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=99	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=100	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=101	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=102	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=103	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=104	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=105	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=106	U1=Yes	U2=No	U3=Yes	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=107	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=108	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=109	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=110	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=111	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=112	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=113	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA
 ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19
 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE"
 AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001
 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19
Progetto Esecutivo

Opera: **VI05_Viadotto San Filippo Neri**

Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx

Pagina 211 di 244

Nome file:
 VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

Joint=114	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=115	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=116	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=117	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=118	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=119	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=120	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=121	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=122	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=123	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=124	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=125	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=126	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=127	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=128	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=129	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=130	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=131	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=132	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=133	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=134	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=135	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=136	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=137	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=138	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=139	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=140	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=141	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=142	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=143	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=144	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=145	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=146	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=147	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=148	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=149	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=150	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=151	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=152	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=153	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=154	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=155	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=156	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=157	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=158	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=159	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=160	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=161	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=162	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=163	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=164	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=165	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=166	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=167	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=168	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=169	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=170	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=171	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=172	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=173	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=174	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=175	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=176	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=177	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=178	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=179	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=180	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=181	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=182	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=183	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=184	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=185	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=186	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=187	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=188	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=189	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=190	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=191	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=192	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=193	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=194	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=195	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=196	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=197	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=198	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=199	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=200	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=201	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=202	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=203	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=204	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=205	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=206	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=207	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=208	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=209	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=210	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=211	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA
 ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19
 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE"
 AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001
 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19
Progetto Esecutivo

Opera: **VI05_Viadotto San Filippo Neri**

Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx

Pagina 212 di 244

Nome file:
 VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

Joint=212	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=213	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=214	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=215	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=216	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=217	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=218	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=219	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=220	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=221	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=222	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=223	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=224	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=225	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=226	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=227	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=228	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=229	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=230	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=231	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=232	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=233	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=234	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=235	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=236	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=237	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=238	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=239	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=240	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=241	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=242	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=243	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=244	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=245	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=246	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=247	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=248	U1=Yes	U2=No	U3=Yes	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=249	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=250	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=251	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=252	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=253	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=254	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=255	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=256	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=257	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=258	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=259	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=260	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=261	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=262	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=263	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=264	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=265	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=266	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=267	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=268	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=269	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=270	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=271	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=272	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=273	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=274	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=275	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=276	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=277	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=278	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=279	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=280	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=281	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=282	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=283	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=284	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=285	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=286	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=287	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=288	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=289	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=290	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=291	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=292	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=293	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=294	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=295	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=296	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=297	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=298	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=299	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=300	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=301	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=302	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=303	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=304	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=305	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=306	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=307	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=308	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=309	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes

<p style="text-align: center;">CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo</p>	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 213 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

Joint=310	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=311	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=312	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=313	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=314	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=315	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=316	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=317	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=318	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=319	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=320	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=321	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=322	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=323	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=324	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=325	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=326	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=327	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=328	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=329	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=330	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=331	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=332	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=333	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=334	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=335	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=336	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=337	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=338	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=339	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=340	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=341	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=342	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=343	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=344	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=345	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=346	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=347	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=348	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=349	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=350	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=351	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=352	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=353	U1=Yes	U2=No	U3=Yes	R1=No	R2=Yes	R3=Yes

TABLE: "LINK PROPERTY DEFINITIONS 01 - GENERAL"

Link=LINI	LinkType=Linear	Mass=0	Weight=0	RotInert1=0	RotInert2=0	RotInert3=0	DefLength=1	DefArea=1	PDM2I=0
PDM2J=0	PDM3I=0	PDM3J=0	Color=Blue						

TABLE: "LINK PROPERTY DEFINITIONS 02 - LINEAR"

Link=LINI	DOF=U1	Fixed=No	TransKE=1	TransCE=0
-----------	--------	----------	-----------	-----------

TABLE: "LOAD CASE DEFINITIONS"

Case=Acciaio	Type=LinStatic	InitialCond=Zero	DesTypeOpt="Prog Det"	DesignType=DEAD	AutoType=None	RunCase=Yes
Case=Soletta	Type=LinStatic	InitialCond=Zero	DesTypeOpt="Prog Det"	DesignType=DEAD	AutoType=None	RunCase=Yes

TABLE: "LOAD PATTERN DEFINITIONS"

LoadPat=Acciaio	DesignType=DEAD	SelfWtMult=0
LoadPat=Soletta	DesignType=DEAD	SelfWtMult=0

TABLE: "MASSES 1 - MASS SOURCE"

MassFrom=Elements

TABLE: "MATERIAL PROPERTIES 01 - GENERAL"

Material=10FR	Type=Other	SymType=Isotropic	TempDepend=No	Color=Black	Notes="Material added 31/03/2011 11.40.40"
Material=11FR	Type=Other	SymType=Isotropic	TempDepend=No	Color=Black	Notes="Material added 31/03/2011 11.40.40"
Material=12FR	Type=Other	SymType=Isotropic	TempDepend=No	Color=Black	Notes="Material added 31/03/2011 11.40.40"
Material=13FR	Type=Other	SymType=Isotropic	TempDepend=No	Color=Black	Notes="Material added 31/03/2011 11.40.40"
Material=14FR	Type=Other	SymType=Isotropic	TempDepend=No	Color=Black	Notes="Material added 31/03/2011 11.40.40"
Material=15FR	Type=Other	SymType=Isotropic	TempDepend=No	Color=Black	Notes="Material added 31/03/2011 11.40.40"
Material=16FR	Type=Other	SymType=Isotropic	TempDepend=No	Color=Black	Notes="Material added 31/03/2011 11.40.40"
Material=17FR	Type=Other	SymType=Isotropic	TempDepend=No	Color=Black	Notes="Material added 31/03/2011 11.40.40"
Material=18FR	Type=Other	SymType=Isotropic	TempDepend=No	Color=Black	Notes="Material added 31/03/2011 11.40.40"
Material=19FR	Type=Other	SymType=Isotropic	TempDepend=No	Color=Black	Notes="Material added 31/03/2011 11.40.40"
Material=1FR	Type=Other	SymType=Isotropic	TempDepend=No	Color=Black	Notes="Material added 31/03/2011 11.40.40"
Material=20FR	Type=Other	SymType=Isotropic	TempDepend=No	Color=Black	Notes="Material added 31/03/2011 11.40.40"
Material=21FR	Type=Other	SymType=Isotropic	TempDepend=No	Color=Black	Notes="Material added 31/03/2011 11.40.40"
Material=22FR	Type=Other	SymType=Isotropic	TempDepend=No	Color=Black	Notes="Material added 31/03/2011 11.40.40"
Material=23FR	Type=Other	SymType=Isotropic	TempDepend=No	Color=Black	Notes="Material added 31/03/2011 11.40.40"
Material=24FR	Type=Other	SymType=Isotropic	TempDepend=No	Color=Black	Notes="Material added 31/03/2011 11.40.40"
Material=25FR	Type=Other	SymType=Isotropic	TempDepend=No	Color=Black	Notes="Material added 31/03/2011 11.40.40"
Material=26FR	Type=Other	SymType=Isotropic	TempDepend=No	Color=Black	Notes="Material added 31/03/2011 11.40.40"
Material=27FR	Type=Other	SymType=Isotropic	TempDepend=No	Color=Black	Notes="Material added 31/03/2011 11.40.40"
Material=28FR	Type=Other	SymType=Isotropic	TempDepend=No	Color=Black	Notes="Material added 31/03/2011 11.40.40"
Material=2FR	Type=Other	SymType=Isotropic	TempDepend=No	Color=Black	Notes="Material added 31/03/2011 11.40.40"
Material=3FR	Type=Other	SymType=Isotropic	TempDepend=No	Color=Black	Notes="Material added 31/03/2011 11.40.40"
Material=4FR	Type=Other	SymType=Isotropic	TempDepend=No	Color=Black	Notes="Material added 31/03/2011 11.40.40"
Material=5FR	Type=Other	SymType=Isotropic	TempDepend=No	Color=Black	Notes="Material added 31/03/2011 11.40.40"
Material=6FR	Type=Other	SymType=Isotropic	TempDepend=No	Color=Black	Notes="Material added 31/03/2011 11.40.40"
Material=7FR	Type=Other	SymType=Isotropic	TempDepend=No	Color=Black	Notes="Material added 31/03/2011 11.40.40"
Material=8FR	Type=Other	SymType=Isotropic	TempDepend=No	Color=Black	Notes="Material added 31/03/2011 11.40.40"
Material=9FR	Type=Other	SymType=Isotropic	TempDepend=No	Color=Black	Notes="Material added 31/03/2011 11.40.40"
Material=A416Gr270	Type=Tendon	SymType=Uniaxial	TempDepend=No	Color=Blue	Notes="ASTM A416 Grade 270 added 31/03/2011 11.40.40"
Material=CLDFRM	Type=ColdFormed	SymType=Isotropic	TempDepend=No	Color=Blue	Notes="ASTM A653 SQ Grade 50 added 31/03/2011 11.40.40"
Material=CONC	Type=Concrete	SymType=Isotropic	TempDepend=No	Color=Black	Notes="Normalweight f'c = 4 ksi added 31/03/2011 11.40.40"

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 214 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

Material=REBAR Type=Rebar SymType=Uniaxial TempDepend=No Color=Green Notes="ASTM A615 Grade 60 added 31/03/2011 11.40.40"
Material=STEEL Type=Steel SymType=Isotropic TempDepend=No Color=Black Notes="ASTM A36 added 31/03/2011 11.40.40"

TABLE: "MATERIAL PROPERTIES 02 - BASIC MECHANICAL PROPERTIES"

Material=10FR	UnitWeight=0	UnitMass=0	E1=206000000	G12=103000000	U12=0	A1=0,00001
Material=11FR	UnitWeight=0	UnitMass=0	E1=206000000	G12=103000000	U12=0	A1=0,00001
Material=12FR	UnitWeight=0	UnitMass=0	E1=206000000	G12=103000000	U12=0	A1=0,00001
Material=13FR	UnitWeight=0	UnitMass=0	E1=206000000	G12=103000000	U12=0	A1=0,00001
Material=14FR	UnitWeight=0	UnitMass=0	E1=206000000	G12=103000000	U12=0	A1=0,00001
Material=15FR	UnitWeight=0	UnitMass=0	E1=206000000	G12=103000000	U12=0	A1=0,00001
Material=16FR	UnitWeight=0	UnitMass=0	E1=206000000	G12=103000000	U12=0	A1=0,00001
Material=17FR	UnitWeight=0	UnitMass=0	E1=206000000	G12=103000000	U12=0	A1=0,00001
Material=18FR	UnitWeight=0	UnitMass=0	E1=206000000	G12=103000000	U12=0	A1=0,00001
Material=19FR	UnitWeight=0	UnitMass=0	E1=206000000	G12=103000000	U12=0	A1=0,00001
Material=1FR	UnitWeight=0	UnitMass=0	E1=206000000	G12=103000000	U12=0	A1=0,00001
Material=20FR	UnitWeight=0	UnitMass=0	E1=206000000	G12=103000000	U12=0	A1=0,00001
Material=21FR	UnitWeight=0	UnitMass=0	E1=206000000	G12=103000000	U12=0	A1=0,00001
Material=22FR	UnitWeight=0	UnitMass=0	E1=206000000	G12=103000000	U12=0	A1=0,00001
Material=23FR	UnitWeight=0	UnitMass=0	E1=206000000	G12=103000000	U12=0	A1=0,00001
Material=24FR	UnitWeight=0	UnitMass=0	E1=206000000	G12=103000000	U12=0	A1=0,00001
Material=25FR	UnitWeight=0	UnitMass=0	E1=206000000	G12=103000000	U12=0	A1=0,00001
Material=26FR	UnitWeight=0	UnitMass=0	E1=206000000	G12=103000000	U12=0	A1=0,00001
Material=27FR	UnitWeight=0	UnitMass=0	E1=206000000	G12=103000000	U12=0	A1=0,00001
Material=28FR	UnitWeight=0	UnitMass=0	E1=206000000	G12=103000000	U12=0	A1=0,00001
Material=2FR	UnitWeight=0	UnitMass=0	E1=206000000	G12=103000000	U12=0	A1=0,00001
Material=3FR	UnitWeight=0	UnitMass=0	E1=206000000	G12=103000000	U12=0	A1=0,00001
Material=4FR	UnitWeight=0	UnitMass=0	E1=206000000	G12=103000000	U12=0	A1=0,00001
Material=5FR	UnitWeight=0	UnitMass=0	E1=206000000	G12=103000000	U12=0	A1=0,00001
Material=6FR	UnitWeight=0	UnitMass=0	E1=206000000	G12=103000000	U12=0	A1=0,00001
Material=7FR	UnitWeight=0	UnitMass=0	E1=206000000	G12=103000000	U12=0	A1=0,00001
Material=8FR	UnitWeight=0	UnitMass=0	E1=206000000	G12=103000000	U12=0	A1=0,00001
Material=9FR	UnitWeight=0	UnitMass=0	E1=206000000	G12=103000000	U12=0	A1=0,00001
Material=A416Gr270	UnitWeight=76,9728639422648	UnitMass=7,84904737995992	E1=196500599,8512	A1=0,0000117		
Material=CLDFFRM	UnitWeight=76,9728639422648	UnitMass=7,84904737995992	E1=203395357,740715	G12=78228983,746429		
U12=0,3	A1=0,0000117					
Material=CONC	UnitWeight=23,56161	UnitMass=2,40068	E1=24821130	G12=10342137,5	U12=0,2	A1=0,0000099
Material=REBAR	UnitWeight=76,9728639422648	UnitMass=7,84904737995992	E1=199947978,795958	A1=0,0000117		
Material=STEEL	UnitWeight=76,81954	UnitMass=7,8271	E1=199948000	G12=76903076,9230769	U12=0,3	A1=0,0000117

TABLE: "MATERIAL PROPERTIES 03A - STEEL DATA"

Material=STEEL Fy=248211,284022568 Fu=399895,957591915 EffFy=372316,926033852 EffFu=439885,553351107
SSCurveOpt="User Defined" SSHysType=Kinematic

TABLE: "MATERIAL PROPERTIES 03B - CONCRETE DATA"

Material=CONC Fc=27579,0315580631 LtWtConc=No SSCurveOpt="User Defined" SSHysType=Takeda FAngle=0 DAngle=0

TABLE: "MATERIAL PROPERTIES 03D - COLD FORMED DATA"

Material=CLDFFRM Fy=248211,284022568 Fu=399895,957591915 SSHysType=Kinematic

TABLE: "MATERIAL PROPERTIES 03E - REBAR DATA"

Material=REBAR Fy=413685,473370947 Fu=620528,21005642 EffFy=455054,020708041 EffFu=682581,031062062 SSCurveOpt="User Defined" SSHysType=Kinematic

TABLE: "MATERIAL PROPERTIES 03F - TENDON DATA"

Material=A416Gr270 Fy=1689905,15872032 Fu=1861584,63016926 SSCurveOpt="270 ksi" SSHysType=Kinematic FinalSlope=-0,1

TABLE: "MATERIAL PROPERTIES 03G - OTHER DATA"

Material=10FR	SSHysType=Elastic	FAngle=0	DAngle=0
Material=11FR	SSHysType=Elastic	FAngle=0	DAngle=0
Material=12FR	SSHysType=Elastic	FAngle=0	DAngle=0
Material=13FR	SSHysType=Elastic	FAngle=0	DAngle=0
Material=14FR	SSHysType=Elastic	FAngle=0	DAngle=0
Material=15FR	SSHysType=Elastic	FAngle=0	DAngle=0
Material=16FR	SSHysType=Elastic	FAngle=0	DAngle=0
Material=17FR	SSHysType=Elastic	FAngle=0	DAngle=0
Material=18FR	SSHysType=Elastic	FAngle=0	DAngle=0
Material=19FR	SSHysType=Elastic	FAngle=0	DAngle=0
Material=1FR	SSHysType=Elastic	FAngle=0	DAngle=0
Material=20FR	SSHysType=Elastic	FAngle=0	DAngle=0
Material=21FR	SSHysType=Elastic	FAngle=0	DAngle=0
Material=22FR	SSHysType=Elastic	FAngle=0	DAngle=0
Material=23FR	SSHysType=Elastic	FAngle=0	DAngle=0
Material=24FR	SSHysType=Elastic	FAngle=0	DAngle=0
Material=25FR	SSHysType=Elastic	FAngle=0	DAngle=0
Material=26FR	SSHysType=Elastic	FAngle=0	DAngle=0
Material=27FR	SSHysType=Elastic	FAngle=0	DAngle=0
Material=28FR	SSHysType=Elastic	FAngle=0	DAngle=0
Material=2FR	SSHysType=Elastic	FAngle=0	DAngle=0
Material=3FR	SSHysType=Elastic	FAngle=0	DAngle=0
Material=4FR	SSHysType=Elastic	FAngle=0	DAngle=0
Material=5FR	SSHysType=Elastic	FAngle=0	DAngle=0
Material=6FR	SSHysType=Elastic	FAngle=0	DAngle=0
Material=7FR	SSHysType=Elastic	FAngle=0	DAngle=0
Material=8FR	SSHysType=Elastic	FAngle=0	DAngle=0
Material=9FR	SSHysType=Elastic	FAngle=0	DAngle=0

TABLE: "MATERIAL PROPERTIES 04 - USER STRESS-STRAIN CURVES"

Material=10FR	Strain=-4,85436893203884E-09	Stress=-1	
Material=10FR	Strain=0	Stress=0	PointID=A
Material=10FR	Strain=4,85436893203884E-09	Stress=1	
Material=11FR	Strain=-4,85436893203884E-09	Stress=-1	
Material=11FR	Strain=0	Stress=0	PointID=A
Material=11FR	Strain=4,85436893203884E-09	Stress=1	
Material=12FR	Strain=-4,85436893203884E-09	Stress=-1	
Material=12FR	Strain=0	Stress=0	PointID=A
Material=12FR	Strain=4,85436893203884E-09	Stress=1	
Material=13FR	Strain=-4,85436893203884E-09	Stress=-1	

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA
 ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19
 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE"
 AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001
 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19
Progetto Esecutivo

Opera: **VI05_Viadotto San Filippo Neri**

Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx

Pagina 215 di 244

Nome file:
 VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

Material=13FR	Strain=0	Stress=0	PointID=A	
Material=13FR	Strain=4,85436893203884E-09	Stress=1		
Material=14FR	Strain=-4,85436893203884E-09	Stress=-1		
Material=14FR	Strain=0	Stress=0	PointID=A	
Material=14FR	Strain=4,85436893203884E-09	Stress=1		
Material=15FR	Strain=-4,85436893203884E-09	Stress=-1		
Material=15FR	Strain=0	Stress=0	PointID=A	
Material=15FR	Strain=4,85436893203884E-09	Stress=1		
Material=16FR	Strain=-4,85436893203884E-09	Stress=-1		
Material=16FR	Strain=0	Stress=0	PointID=A	
Material=16FR	Strain=4,85436893203884E-09	Stress=1		
Material=17FR	Strain=-4,85436893203884E-09	Stress=-1		
Material=17FR	Strain=0	Stress=0	PointID=A	
Material=17FR	Strain=4,85436893203884E-09	Stress=1		
Material=18FR	Strain=-4,85436893203884E-09	Stress=-1		
Material=18FR	Strain=0	Stress=0	PointID=A	
Material=18FR	Strain=4,85436893203884E-09	Stress=1		
Material=19FR	Strain=-4,85436893203884E-09	Stress=-1		
Material=19FR	Strain=0	Stress=0	PointID=A	
Material=19FR	Strain=4,85436893203884E-09	Stress=1		
Material=1FR	Strain=-4,85436893203884E-09	Stress=-1		
Material=1FR	Strain=0	Stress=0	PointID=A	
Material=1FR	Strain=4,85436893203884E-09	Stress=1		
Material=20FR	Strain=-4,85436893203884E-09	Stress=-1		
Material=20FR	Strain=0	Stress=0	PointID=A	
Material=20FR	Strain=4,85436893203884E-09	Stress=1		
Material=21FR	Strain=-4,85436893203884E-09	Stress=-1		
Material=21FR	Strain=0	Stress=0	PointID=A	
Material=21FR	Strain=4,85436893203884E-09	Stress=1		
Material=22FR	Strain=-4,85436893203884E-09	Stress=-1		
Material=22FR	Strain=0	Stress=0	PointID=A	
Material=22FR	Strain=4,85436893203884E-09	Stress=1		
Material=23FR	Strain=-4,85436893203884E-09	Stress=-1		
Material=23FR	Strain=0	Stress=0	PointID=A	
Material=23FR	Strain=4,85436893203884E-09	Stress=1		
Material=24FR	Strain=-4,85436893203884E-09	Stress=-1		
Material=24FR	Strain=0	Stress=0	PointID=A	
Material=24FR	Strain=4,85436893203884E-09	Stress=1		
Material=25FR	Strain=-4,85436893203884E-09	Stress=-1		
Material=25FR	Strain=0	Stress=0	PointID=A	
Material=25FR	Strain=4,85436893203884E-09	Stress=1		
Material=26FR	Strain=-4,85436893203884E-09	Stress=-1		
Material=26FR	Strain=0	Stress=0	PointID=A	
Material=26FR	Strain=4,85436893203884E-09	Stress=1		
Material=27FR	Strain=-4,85436893203884E-09	Stress=-1		
Material=27FR	Strain=0	Stress=0	PointID=A	
Material=27FR	Strain=4,85436893203884E-09	Stress=1		
Material=28FR	Strain=-4,85436893203884E-09	Stress=-1		
Material=28FR	Strain=0	Stress=0	PointID=A	
Material=28FR	Strain=4,85436893203884E-09	Stress=1		
Material=2FR	Strain=-4,85436893203884E-09	Stress=-1		
Material=2FR	Strain=0	Stress=0	PointID=A	
Material=2FR	Strain=4,85436893203884E-09	Stress=1		
Material=3FR	Strain=-4,85436893203884E-09	Stress=-1		
Material=3FR	Strain=0	Stress=0	PointID=A	
Material=3FR	Strain=4,85436893203884E-09	Stress=1		
Material=4FR	Strain=-4,85436893203884E-09	Stress=-1		
Material=4FR	Strain=0	Stress=0	PointID=A	
Material=4FR	Strain=4,85436893203884E-09	Stress=1		
Material=5FR	Strain=-4,85436893203884E-09	Stress=-1		
Material=5FR	Strain=0	Stress=0	PointID=A	
Material=5FR	Strain=4,85436893203884E-09	Stress=1		
Material=6FR	Strain=-4,85436893203884E-09	Stress=-1		
Material=6FR	Strain=0	Stress=0	PointID=A	
Material=6FR	Strain=4,85436893203884E-09	Stress=1		
Material=7FR	Strain=-4,85436893203884E-09	Stress=-1		
Material=7FR	Strain=0	Stress=0	PointID=A	
Material=7FR	Strain=4,85436893203884E-09	Stress=1		
Material=8FR	Strain=-4,85436893203884E-09	Stress=-1		
Material=8FR	Strain=0	Stress=0	PointID=A	
Material=8FR	Strain=4,85436893203884E-09	Stress=1		
Material=9FR	Strain=-4,85436893203884E-09	Stress=-1		
Material=9FR	Strain=0	Stress=0	PointID=A	
Material=9FR	Strain=4,85436893203884E-09	Stress=1		
Material=CLDFRM	Strain=0,05	Stress=0	PointID=E	
Material=CLDFRM	Strain=-0,035	Stress=-124105,642011284	PointID=-D	
Material=CLDFRM	Strain=-0,02	Stress=-248211,284022568	PointID=-C	
Material=CLDFRM	Strain=-1,22033898305085E-03	Stress=-248211,284022568	PointID=-B	
Material=CLDFRM	Strain=0	Stress=0	PointID=A	
Material=CLDFRM	Strain=1,22033898305085E-03	Stress=248211,284022568	PointID=B	
Material=CLDFRM	Strain=0,02	Stress=248211,284022568		
Material=CLDFRM	Strain=0,05	Stress=399895,957591915	PointID=C	
Material=CLDFRM	Strain=0,08	Stress=399895,957591915	PointID=D	
Material=CLDFRM	Strain=0,1	Stress=248211,284022568	PointID=E	
Material=CLDFRM	Strain=0,105	Stress=0		
Material=CONC	Strain=-2,44444444444444E-02	Stress=0		
Material=CONC	Strain=-2,22222222222222E-02	Stress=-5515,80631161262	PointID=-E	
Material=CONC	Strain=-1,77777777777778E-02	Stress=-5515,80631161262	PointID=-D	
Material=CONC	Strain=-2,22222222222222E-03	Stress=-27579,0315580631	PointID=-C	
Material=CONC	Strain=-0,002	Stress=-27303,2412424825		
Material=CONC	Strain=-1,77777777777778E-03	Stress=-26475,8702957406	PointID=-B	
Material=CONC	Strain=-1,33333333333333E-03	Stress=-23166,386508773		
Material=CONC	Strain=-8,88888888888889E-04	Stress=-17650,5801971604		
Material=CONC	Strain=-4,44444444444444E-04	Stress=-9928,45136090272		
Material=CONC	Strain=0	Stress=0	PointID=A	
Material=CONC	Strain=1,05409255338946E-04	Stress=2616,37666155425	PointID=B	
Material=CONC	Strain=1,06463347892335E-04	Stress=0	PointID=E	
Material=REBAR	Strain=0,105	Stress=0		

<p style="text-align: center;">CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo</p>	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 216 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

```

Material=REBAR Strain=-0,1 Stress=-413685,473370947 PointID=-E
Material=REBAR Strain=-0,08 Stress=-620528,21005642 PointID=-D
Material=REBAR Strain=-0,05 Stress=-620528,21005642 PointID=-C
Material=REBAR Strain=-0,01 Stress=-413685,473370947
Material=REBAR Strain=-2,06896551724138E-03 Stress=-413685,473370947 PointID=-B
Material=REBAR Strain=0 Stress=0 PointID=A
Material=REBAR Strain=2,06896551724138E-03 Stress=413685,473370947 PointID=B
Material=REBAR Strain=0,01 Stress=413685,473370947
Material=REBAR Strain=0,05 Stress=620528,21005642 PointID=C
Material=REBAR Strain=0,08 Stress=620528,21005642 PointID=D
Material=REBAR Strain=0,1 Stress=413685,473370947 PointID=E
Material=REBAR Strain=0,105 Stress=0
Material=STEEL Strain=-0,05 Stress=0 PointID=-E
Material=STEEL Strain=-0,035 Stress=-124105,642011284 PointID=-D
Material=STEEL Strain=-0,02 Stress=-248211,284022568 PointID=-C
Material=STEEL Strain=-1,24137931034483E-03 Stress=-248211,284022568 PointID=-B
Material=STEEL Strain=0 Stress=0 PointID=A
Material=STEEL Strain=1,24137931034483E-03 Stress=248211,284022568 PointID=B
Material=STEEL Strain=0,02 Stress=248211,284022568
Material=STEEL Strain=0,05 Stress=399895,957591915 PointID=C
Material=STEEL Strain=0,08 Stress=399895,957591915 PointID=D
Material=STEEL Strain=0,1 Stress=248211,284022568 PointID=E
Material=STEEL Strain=0,105 Stress=0

```

TABLE: "MATERIAL PROPERTIES 06 - DAMPING PARAMETERS"

```

Material=10FR ModalRatio=0 VisMass=0 VisStiff=0 HysMass=0 HysStiff=0
Material=11FR ModalRatio=0 VisMass=0 VisStiff=0 HysMass=0 HysStiff=0
Material=12FR ModalRatio=0 VisMass=0 VisStiff=0 HysMass=0 HysStiff=0
Material=13FR ModalRatio=0 VisMass=0 VisStiff=0 HysMass=0 HysStiff=0
Material=14FR ModalRatio=0 VisMass=0 VisStiff=0 HysMass=0 HysStiff=0
Material=15FR ModalRatio=0 VisMass=0 VisStiff=0 HysMass=0 HysStiff=0
Material=16FR ModalRatio=0 VisMass=0 VisStiff=0 HysMass=0 HysStiff=0
Material=17FR ModalRatio=0 VisMass=0 VisStiff=0 HysMass=0 HysStiff=0
Material=18FR ModalRatio=0 VisMass=0 VisStiff=0 HysMass=0 HysStiff=0
Material=19FR ModalRatio=0 VisMass=0 VisStiff=0 HysMass=0 HysStiff=0
Material=1FR ModalRatio=0 VisMass=0 VisStiff=0 HysMass=0 HysStiff=0
Material=20FR ModalRatio=0 VisMass=0 VisStiff=0 HysMass=0 HysStiff=0
Material=21FR ModalRatio=0 VisMass=0 VisStiff=0 HysMass=0 HysStiff=0
Material=22FR ModalRatio=0 VisMass=0 VisStiff=0 HysMass=0 HysStiff=0
Material=23FR ModalRatio=0 VisMass=0 VisStiff=0 HysMass=0 HysStiff=0
Material=24FR ModalRatio=0 VisMass=0 VisStiff=0 HysMass=0 HysStiff=0
Material=25FR ModalRatio=0 VisMass=0 VisStiff=0 HysMass=0 HysStiff=0
Material=26FR ModalRatio=0 VisMass=0 VisStiff=0 HysMass=0 HysStiff=0
Material=27FR ModalRatio=0 VisMass=0 VisStiff=0 HysMass=0 HysStiff=0
Material=28FR ModalRatio=0 VisMass=0 VisStiff=0 HysMass=0 HysStiff=0
Material=2FR ModalRatio=0 VisMass=0 VisStiff=0 HysMass=0 HysStiff=0
Material=3FR ModalRatio=0 VisMass=0 VisStiff=0 HysMass=0 HysStiff=0
Material=4FR ModalRatio=0 VisMass=0 VisStiff=0 HysMass=0 HysStiff=0
Material=5FR ModalRatio=0 VisMass=0 VisStiff=0 HysMass=0 HysStiff=0
Material=6FR ModalRatio=0 VisMass=0 VisStiff=0 HysMass=0 HysStiff=0
Material=7FR ModalRatio=0 VisMass=0 VisStiff=0 HysMass=0 HysStiff=0
Material=8FR ModalRatio=0 VisMass=0 VisStiff=0 HysMass=0 HysStiff=0
Material=9FR ModalRatio=0 VisMass=0 VisStiff=0 HysMass=0 HysStiff=0
Material=A416Gr270 ModalRatio=0 VisMass=0 VisStiff=0 HysMass=0 HysStiff=0
Material=CLDFRM ModalRatio=0 VisMass=0 VisStiff=0 HysMass=0 HysStiff=0
Material=CONC ModalRatio=0 VisMass=0 VisStiff=0 HysMass=0 HysStiff=0
Material=REBAR ModalRatio=0 VisMass=0 VisStiff=0 HysMass=0 HysStiff=0
Material=STEEL ModalRatio=0 VisMass=0 VisStiff=0 HysMass=0 HysStiff=0

```

TABLE: "NAMED SETS - DATABASE TABLES 1 - GENERAL"

```

DBNamedSet=Acciaio SortOrder="Elem, Cases" Unformatted=No ModeStart=1 ModeEnd=All ModalHist=Envelopes
DirectHist=Envelopes NLStatic=Envelopes BaseReacX=0 BaseReacY=0 BaseReacZ=0 Combo=Envelopes Steady=Envelopes _
SteadyOpt=Phases PSD=RMS Multistep=Envelopes
DBNamedSet=Soletta SortOrder="Elem, Cases" Unformatted=No ModeStart=1 ModeEnd=All ModalHist=Envelopes
DirectHist=Envelopes NLStatic=Envelopes BaseReacX=0 BaseReacY=0 BaseReacZ=0 Combo=Envelopes Steady=Envelopes _
SteadyOpt=Phases PSD=RMS Multistep=Envelopes
DBNamedSet=TUTTO SortOrder="Elem, Cases" Unformatted=No ModeStart=1 ModeEnd=All ModalHist=Envelopes
DirectHist=Envelopes NLStatic=Envelopes BaseReacX=0 BaseReacY=0 BaseReacZ=0 Combo=Envelopes Steady=Envelopes _
SteadyOpt=Phases PSD=RMS Multistep=Envelopes

```

TABLE: "NAMED SETS - DATABASE TABLES 2 - SELECTIONS"

```

DBNamedSet=Acciaio SelectType=Table Selection="Element Forces - Frames"
DBNamedSet=Acciaio SelectType=LoadPattern Selection=Acciaio
DBNamedSet=Acciaio SelectType=LoadCase Selection=Acciaio
DBNamedSet=Acciaio SelectType=LoadCase Selection=Acciaio
DBNamedSet=Soletta SelectType=Table Selection="Element Forces - Frames"
DBNamedSet=Soletta SelectType=LoadPattern Selection=Soletta
DBNamedSet=Soletta SelectType=LoadCase Selection=Soletta
DBNamedSet=Soletta SelectType=LoadCase Selection=Soletta
DBNamedSet=TUTTO SelectType=Table Selection="Element Forces - Frames"

```

TABLE: "OPTIONS - COLORS - DISPLAY"

```

DeviceType=Screen Points=Yellow LinesFrame=Yellow LinesFrmExt=Black LinesCable=Green LinesTendon=Green
SpringLinks=Green Restraints=Green Releases=Green Axes=Cyan Text=Green ShadowLines=Gray8Dark _
GuideLines=Gray8Dark Highlight=Black Selection=Black AreaFillBot=Red AreaFillTop=16744703 AreaFillSd=Black
AreaEdge=DarkRed SolidF1=Red SolidF2=Blue SolidF3=Green SolidF4=Yellow SolidF5=White SolidF6=Cyan _
SolidEdge=DarkRed Floor=Black Background=Black BGLowLeft=Black BGLowRight=Black BGUpRight=Black Darkness=0,5
DeviceType=Printer Points=Gray8Dark LinesFrame=Black LinesFrmExt=Black LinesCable=Black LinesTendon=Black
SpringLinks=Gray8Dark Restraints=Gray8Dark Releases=Gray4 Axes=Black Text=Black ShadowLines=Gray4 _
GuideLines=Gray4 Highlight=Black Selection=Black AreaFillBot=Gray4 AreaFillTop=Gray8Dark AreaFillSd=Black
AreaEdge=Black SolidF1=Gray1Light SolidF2=Gray2 SolidF3=Gray3 SolidF4=Gray4 SolidF5=Gray5 _
SolidF6=Gray6 SolidEdge=Black Floor=Black Background=White BGLowLeft=Black BGLowRight=Black BGUpRight=Black
Darkness=0,5
DeviceType="Color Printer" Points=Yellow LinesFrame=Blue LinesFrmExt=Black LinesCable=Green LinesTendon=Green
SpringLinks=Green Restraints=Green Releases=Green Axes=Cyan Text=Green ShadowLines=Gray8Dark _
GuideLines=Gray8Dark Highlight=Black Selection=Black AreaFillBot=Red AreaFillTop=16744703 AreaFillSd=Black
AreaEdge=DarkRed SolidF1=Red SolidF2=Blue SolidF3=Green SolidF4=Yellow SolidF5=White SolidF6=Cyan _
SolidEdge=DarkRed Floor=Black Background=White BGLowLeft=Black BGLowRight=Black BGUpRight=Black Darkness=0,5

```


<p style="text-align: center;">CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo</p>	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 217 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

TABLE: "OPTIONS - COLORS - OUTPUT"

DeviceType=Screen Contour1=13107400 Contour2=6553828 Contour3=Red Contour4=16639 Contour5=Orange Contour6=43775
Contour7=54527 Contour8=Yellow Contour9=65408 Contour10=Green Contour11=8453888 Contour12=Cyan _
Contour13=16755200 Contour14=16733440 Contour15=Blue Transpare=0,5 Ratio1=Cyan Ratio2=Green Ratio3=Yellow
Ratio4=Orange Ratio5=Red RatioNotD=Gray4 RatioNotC=Red RatioVal1=0,5 RatioVal2=0,7 RatioVal3=0,9 _
RatioVal4=1 DFillPos=Yellow DFillNeg=Red DFillRPos=Blue DFillRNeg=Blue
DeviceType=Printer Contour1=Black Contour2=3158064 Contour3=4210752 Contour4=5263440 Contour5=6316128
Contour6=7368816 Contour7=Gray8Dark Contour8=Gray7 Contour9=Gray6 Contour10=Gray5 Contour11=Gray4 _
Contour12=Gray3 Contour13=Gray2 Contour14=Gray1Light Contour15=White Transpare=0 Ratio1=Gray2 Ratio2=Gray4
Ratio3=Gray8Dark Ratio4=4210752 Ratio5=Black RatioNotD=Gray4 RatioNotC=Black RatioVal1=0,5 _
RatioVal2=0,7 RatioVal3=0,9 RatioVal4=1 DFillPos=Gray8Dark DFillNeg=Gray8Dark DFillRPos=4210752
DFillRNeg=4210752
DeviceType="Color Printer" Contour1=13107400 Contour2=6553828 Contour3=Red Contour4=16639 Contour5=Orange
Contour6=43775 Contour7=54527 Contour8=Yellow Contour9=65408 Contour10=Green Contour11=8453888 _
Contour12=Cyan Contour13=16755200 Contour14=16733440 Contour15=Blue Transpare=0,5 Ratio1=Cyan Ratio2=Green
Ratio3=Yellow Ratio4=Orange Ratio5=Red RatioNotD=Gray4 RatioNotC=Red RatioVal1=0,5 RatioVal2=0,7 _
RatioVal3=0,9 RatioVal4=1 DFillPos=Red DFillNeg=Red DFillRPos=Blue DFillRNeg=Blue

TABLE: "PREFERENCES - ALUMINUM DESIGN - AA-ASD 2000"

THDesign=Envelopes FrameType="Moment Frame" SRatioLimit=1 MaxIter=1 LatFact=1,3333333333333333 UseLatFact=No
Bridge=No

TABLE: "PREFERENCES - COLD FORMED DESIGN - AISI-ASD96"

THDesign=Envelopes FrameType="Braced Frame" SRatioLimit=1 MaxIter=1 OmegaBS=1,67 OmegaBUS=1,67 OmegaBLTB=1,67
OmegaVS=1,67 OmegaVNS=1,5 OmegaT=1,67 OmegaC=1,8

TABLE: "PREFERENCES - CONCRETE DESIGN - ACI 318-99"

THDesign=Envelopes NumCurves=24 NumPoints=11 MinEccen=Yes PatLLF=0,75 UFLimit=0,95 PhiB=0,9 PhiCTied=0,7
PhiCSpiral=0,75 PhiV=0,85

TABLE: "PREFERENCES - DIMENSIONAL"

MergeTol=0,001 FineGrid=0,25 Nudge=0,25 SelectTol=3 SnapTol=12 SLineThick=1 PLineThick=4 MaxFont=8 MinFont=3
AutoZoom=10 ShrinkFact=70 TextFileLen=240

TABLE: "PREFERENCES - STEEL DESIGN - AISC-ASD89"

THDesign=Envelopes FrameType="Moment Frame" PatLLF=0,75 SRatioLimit=0,95 MaxIter=1 LatFactor=1 CheckDefl=No
DLRat=120 SDLAndLLRat=120 LLRat=360 TotalRat=240 NetRat=240

TABLE: "PROGRAM CONTROL"

ProgramName=SAP2000 Version=14.2.0 CurrUnits="KN, m, C" SteelCode=AISC-ASD89 ConcCode="ACI 318-99" AlumCode="AA-ASD
2000" ColdCode=AISI-ASD96 BridgeCode="AASHTO LRPD 2007" RegenHinge=No

TABLE: "PROJECT INFORMATION"

Item="Company Name"
Item="Client Name"
Item="Project Name"
Item="Project Number"
Item="Model Name"
Item="Model Description"
Item="Revision Number"
Item="Frame Type"
Item="Engineer"
Item="Checker"
Item="Supervisor"
Item="Issue Code"
Item="Design Code"

TABLE: "REBAR SIZES"

RebarID=#2 Area=0,000032258 Diameter=0,00635
RebarID=#3 Area=7,09675996154547E-05 Diameter=0,009525
RebarID=#4 Area=1,29032001922727E-04 Diameter=0,0127
RebarID=#5 Area=1,99999601538181E-04 Diameter=0,015875
RebarID=#6 Area=2,83870398461819E-04 Diameter=0,01905
RebarID=#7 Area=3,87096015381813E-04 Diameter=0,022225
RebarID=#8 Area=5,09676413843632E-04 Diameter=0,0254
RebarID=#9 Area=0,00064516 Diameter=2,86512005329132E-02
RebarID=#10 Area=8,1935318769455E-04 Diameter=3,22579995155334E-02
RebarID=#11 Area=1,00644956308365E-03 Diameter=3,58139991521835E-02
RebarID=#14 Area=0,00145161 Diameter=4,30021989583969E-02
RebarID=#18 Area=0,00258064 Diameter=5,73277992248535E-02
RebarID=10M Area=1,00000004162606E-04 Diameter=1,13000003604438E-02
RebarID=15M Area=2,00000008325212E-04 Diameter=1,60000002402959E-02
RebarID=20M Area=3,00000012487818E-04 Diameter=1,95000002928606E-02
RebarID=25M Area=5,00000020813031E-04 Diameter=2,52000011414055E-02
RebarID=30M Area=7,00000029138243E-04 Diameter=2,99000000675832E-02
RebarID=35M Area=1,00000004162606E-03 Diameter=3,57000012990997E-02
RebarID=45M Area=1,50000006243909E-03 Diameter=4,37000014192476E-02
RebarID=55M Area=2,50000010406515E-03 Diameter=0,056400002372922
RebarID=6d Area=2,83000004150781E-05 Diameter=6,00000009011096E-03
RebarID=8d Area=5,03000013308514E-05 Diameter=8,00000012014795E-03
RebarID=10d Area=7,85000032676458E-05 Diameter=1,00000001501849E-02
RebarID=12d Area=1,13000004703745E-04 Diameter=1,20000001802219E-02
RebarID=14d Area=1,54000006410413E-04 Diameter=1,40000002102589E-02
RebarID=16d Area=2,01000008366838E-04 Diameter=1,60000002402959E-02
RebarID=20d Area=3,14000013070583E-04 Diameter=2,00000003003699E-02
RebarID=25d Area=4,91000020438396E-04 Diameter=2,50000003754623E-02
RebarID=26d Area=5,31000022103439E-04 Diameter=2,60000003904808E-02
RebarID=28d Area=6,16000025641654E-04 Diameter=2,80000004205178E-02

TABLE: "SOLID PROPERTY DEFINITIONS"

SolidProp=SOLID1 Material=2FR MatAngleA=0 MatAngleB=0 MatAngleC=0 InComp=Yes Color=Green

TABLE: "TENDON SECTION DEFINITIONS"

TendonSect=TEN1 ModelOpt=Loads PreType="Post Tension" Material=A416Gr270 Specify=Area Diameter=0,028660830844226
Area=0,00064516 Color=Cyan AMod=1 A2Mod=1 A3Mod=1 JMod=1 I2Mod=1 I3Mod=1 MMod=1 WMod=1

END TABLE DATA

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 218 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

MODELLI 3/4

Modello con le proprietà geometriche della sezione mista per azioni di lunga durata (LT)

con soletta fessurata in appoggio

```
; Viadotto San Filippo Neri SX
; DESCRIZIONE DEL MODELLO:
; -
```

```
TABLE: "ACTIVE DEGREES OF FREEDOM"
UX=Yes UY=Yes UZ=Yes RX=Yes RY=Yes RZ=Yes
```

```
TABLE: "PROGRAM CONTROL"
ProgramName=SAP2000 Version=9.0.3 CurrUnits="KN, m, C" SteelCode=AISC-ASD89 ConcCode="ACI 318-99" AlumCode="AA-ASD
2000" ColdCode=AISI-ASD96 StiffCase=None
```

```
TABLE: "ANALYSIS CASE DEFINITIONS"
Case=Permanenti Type=LinStatic InitialCond=Zero
Case=Ritiro Type=LinStatic InitialCond=Zero
```

```
TABLE: "CASE - STATIC 1 - LOAD ASSIGNMENTS"
Case=Permanenti LoadType="Load case" LoadName=Permanenti LoadSF=1
Case=Ritiro LoadType="Load case" LoadName=Ritiro LoadSF=1
```

```
TABLE: "LOAD CASE DEFINITIONS"
LoadCase=Permanenti DesignType=DEAD SelfWtMult=0
LoadCase=Ritiro DesignType=DEAD SelfWtMult=0
```

```
TABLE: "JOINT COORDINATES"
Joint=1 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0,00 Y=0,00 Z=0,00 SpecialJt=No
Joint=2 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0,00 Y=0,50 Z=0,00 SpecialJt=No
Joint=3 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0,00 Y=1,00 Z=0,00 SpecialJt=No
Joint=4 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0,00 Y=1,50 Z=0,00 SpecialJt=No
Joint=5 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0,00 Y=2,00 Z=0,00 SpecialJt=No
Joint=6 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0,00 Y=2,50 Z=0,00 SpecialJt=No
Joint=7 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0,00 Y=3,00 Z=0,00 SpecialJt=No
Joint=8 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0,00 Y=3,50 Z=0,00 SpecialJt=No
Joint=9 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0,00 Y=4,00 Z=0,00 SpecialJt=No
Joint=10 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0,00 Y=4,50 Z=0,00 SpecialJt=No
Joint=11 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0,00 Y=5,00 Z=0,00 SpecialJt=No
Joint=12 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0,00 Y=5,50 Z=0,00 SpecialJt=No
Joint=13 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0,00 Y=6,00 Z=0,00 SpecialJt=No
Joint=14 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0,00 Y=6,50 Z=0,00 SpecialJt=No
Joint=15 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0,00 Y=7,00 Z=0,00 SpecialJt=No
Joint=16 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0,00 Y=7,50 Z=0,00 SpecialJt=No
Joint=17 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0,00 Y=8,00 Z=0,00 SpecialJt=No
Joint=18 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0,00 Y=8,50 Z=0,00 SpecialJt=No
Joint=19 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0,00 Y=9,00 Z=0,00 SpecialJt=No
Joint=20 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0,00 Y=9,50 Z=0,00 SpecialJt=No
Joint=21 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0,00 Y=10,00 Z=0,00 SpecialJt=No
Joint=22 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0,00 Y=10,50 Z=0,00 SpecialJt=No
Joint=23 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0,00 Y=11,00 Z=0,00 SpecialJt=No
Joint=24 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0,00 Y=11,50 Z=0,00 SpecialJt=No
Joint=25 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0,00 Y=12,00 Z=0,00 SpecialJt=No
Joint=26 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0,00 Y=12,50 Z=0,00 SpecialJt=No
Joint=27 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0,00 Y=13,00 Z=0,00 SpecialJt=No
Joint=28 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0,00 Y=13,50 Z=0,00 SpecialJt=No
Joint=29 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0,00 Y=14,00 Z=0,00 SpecialJt=No
Joint=30 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0,00 Y=14,50 Z=0,00 SpecialJt=No
Joint=31 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0,00 Y=15,00 Z=0,00 SpecialJt=No
Joint=32 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0,00 Y=15,50 Z=0,00 SpecialJt=No
Joint=33 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0,00 Y=16,00 Z=0,00 SpecialJt=No
Joint=34 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0,00 Y=16,50 Z=0,00 SpecialJt=No
Joint=35 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0,00 Y=17,00 Z=0,00 SpecialJt=No
Joint=36 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0,00 Y=17,50 Z=0,00 SpecialJt=No
Joint=37 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0,00 Y=18,00 Z=0,00 SpecialJt=No
Joint=38 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0,00 Y=18,50 Z=0,00 SpecialJt=No
Joint=39 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0,00 Y=19,00 Z=0,00 SpecialJt=No
Joint=40 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0,00 Y=19,50 Z=0,00 SpecialJt=No
Joint=41 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0,00 Y=20,00 Z=0,00 SpecialJt=No
Joint=42 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0,00 Y=20,50 Z=0,00 SpecialJt=No
Joint=43 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0,00 Y=21,00 Z=0,00 SpecialJt=No
Joint=44 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0,00 Y=21,50 Z=0,00 SpecialJt=No
Joint=45 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0,00 Y=22,00 Z=0,00 SpecialJt=No
Joint=46 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0,00 Y=22,50 Z=0,00 SpecialJt=No
Joint=47 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0,00 Y=23,00 Z=0,00 SpecialJt=No
Joint=48 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0,00 Y=23,50 Z=0,00 SpecialJt=No
Joint=49 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0,00 Y=24,00 Z=0,00 SpecialJt=No
Joint=50 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0,00 Y=24,50 Z=0,00 SpecialJt=No
Joint=51 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0,00 Y=25,00 Z=0,00 SpecialJt=No
Joint=52 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0,00 Y=25,50 Z=0,00 SpecialJt=No
Joint=53 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0,00 Y=26,00 Z=0,00 SpecialJt=No
Joint=54 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0,00 Y=26,50 Z=0,00 SpecialJt=No
Joint=55 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0,00 Y=27,00 Z=0,00 SpecialJt=No
Joint=56 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0,00 Y=27,50 Z=0,00 SpecialJt=No
Joint=57 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0,00 Y=28,00 Z=0,00 SpecialJt=No
Joint=58 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0,00 Y=28,50 Z=0,00 SpecialJt=No
Joint=59 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0,00 Y=29,00 Z=0,00 SpecialJt=No
Joint=60 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0,00 Y=29,50 Z=0,00 SpecialJt=No
Joint=61 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0,00 Y=30,00 Z=0,00 SpecialJt=No
Joint=62 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0,00 Y=30,50 Z=0,00 SpecialJt=No
Joint=63 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0,00 Y=31,00 Z=0,00 SpecialJt=No
Joint=64 CoordSys=GLOBAL CoordType=Cartesian XorR=0,00 Y=31,50 Z=0,00 SpecialJt=No
```


CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA
 ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19
 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE"
 AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001
 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19
Progetto Esecutivo

Opera: **VI05_Viadotto San Filippo Neri**

Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx

Pagina 222 di 244

Nome file:
 VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

Joint=4	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=5	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=6	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=7	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=8	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=9	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=10	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=11	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=12	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=13	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=14	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=15	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=16	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=17	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=18	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=19	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=20	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=21	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=22	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=23	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=24	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=25	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=26	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=27	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=28	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=29	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=30	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=31	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=32	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=33	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=34	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=35	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=36	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=37	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=38	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=39	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=40	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=41	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=42	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=43	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=44	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=45	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=46	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=47	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=48	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=49	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=50	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=51	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=52	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=53	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=54	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=55	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=56	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=57	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=58	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=59	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=60	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=61	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=62	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=63	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=64	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=65	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=66	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=67	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=68	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=69	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=70	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=71	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=72	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=73	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=74	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=75	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=76	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=77	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=78	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=79	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=80	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=81	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=82	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=83	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=84	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=85	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=86	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=87	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=88	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=89	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=90	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=91	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=92	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=93	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=94	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=95	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=96	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=97	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=98	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=99	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=100	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=101	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes

<p style="text-align: center;">CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo</p>	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 223 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

Joint=102	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=103	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=104	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=105	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=106	U1=Yes	U2=No	U3=Yes	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=107	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=108	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=109	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=110	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=111	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=112	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=113	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=114	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=115	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=116	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=117	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=118	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=119	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=120	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=121	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=122	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=123	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=124	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=125	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=126	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=127	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=128	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=129	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=130	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=131	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=132	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=133	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=134	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=135	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=136	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=137	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=138	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=139	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=140	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=141	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=142	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=143	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=144	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=145	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=146	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=147	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=148	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=149	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=150	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=151	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=152	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=153	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=154	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=155	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=156	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=157	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=158	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=159	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=160	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=161	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=162	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=163	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=164	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=165	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=166	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=167	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=168	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=169	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=170	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=171	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=172	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=173	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=174	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=175	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=176	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=177	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=178	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=179	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=180	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=181	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=182	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=183	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=184	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=185	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=186	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=187	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=188	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=189	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=190	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=191	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=192	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=193	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=194	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=195	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=196	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=197	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=198	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=199	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes

<p style="text-align: center;">CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo</p>	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 224 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

Joint=200	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=201	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=202	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=203	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=204	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=205	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=206	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=207	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=208	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=209	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=210	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=211	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=212	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=213	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=214	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=215	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=216	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=217	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=218	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=219	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=220	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=221	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=222	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=223	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=224	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=225	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=226	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=227	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=228	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=229	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=230	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=231	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=232	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=233	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=234	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=235	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=236	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=237	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=238	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=239	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=240	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=241	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=242	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=243	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=244	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=245	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=246	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=247	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=248	U1=Yes	U2=No	U3=Yes	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=249	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=250	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=251	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=252	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=253	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=254	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=255	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=256	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=257	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=258	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=259	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=260	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=261	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=262	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=263	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=264	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=265	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=266	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=267	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=268	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=269	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=270	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=271	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=272	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=273	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=274	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=275	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=276	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=277	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=278	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=279	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=280	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=281	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=282	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=283	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=284	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=285	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=286	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=287	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=288	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=289	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=290	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=291	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=292	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=293	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=294	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=295	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=296	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=297	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA
 ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19
 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE"
 AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001
 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19
Progetto Esecutivo

Opera: **VI05_Viadotto San Filippo Neri**

Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx

Pagina 225 di 244

Nome file:
 VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

Joint=298	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=299	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=300	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=301	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=302	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=303	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=304	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=305	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=306	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=307	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=308	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=309	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=310	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=311	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=312	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=313	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=314	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=315	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=316	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=317	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=318	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=319	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=320	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=321	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=322	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=323	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=324	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=325	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=326	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=327	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=328	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=329	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=330	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=331	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=332	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=333	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=334	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=335	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=336	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=337	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=338	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=339	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=340	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=341	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=342	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=343	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=344	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=345	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=346	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=347	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=348	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=349	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=350	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=351	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=352	U1=Yes	U2=No	U3=No	R1=No	R2=Yes	R3=Yes
Joint=353	U1=Yes	U2=No	U3=Yes	R1=No	R2=Yes	R3=Yes

TABLE: "JOINT PATTERN DEFINITIONS"

Pattern=TEMP
 Pattern=PRES

TABLE: "CONNECTIVITY - FRAME"

Frame=1	JointI=1	JointJ=2	IsCurved=No
Frame=2	JointI=2	JointJ=3	IsCurved=No
Frame=3	JointI=3	JointJ=4	IsCurved=No
Frame=4	JointI=4	JointJ=5	IsCurved=No
Frame=5	JointI=5	JointJ=6	IsCurved=No
Frame=6	JointI=6	JointJ=7	IsCurved=No
Frame=7	JointI=7	JointJ=8	IsCurved=No
Frame=8	JointI=8	JointJ=9	IsCurved=No
Frame=9	JointI=9	JointJ=10	IsCurved=No
Frame=10	JointI=10	JointJ=11	IsCurved=No
Frame=11	JointI=11	JointJ=12	IsCurved=No
Frame=12	JointI=12	JointJ=13	IsCurved=No
Frame=13	JointI=13	JointJ=14	IsCurved=No
Frame=14	JointI=14	JointJ=15	IsCurved=No
Frame=15	JointI=15	JointJ=16	IsCurved=No
Frame=16	JointI=16	JointJ=17	IsCurved=No
Frame=17	JointI=17	JointJ=18	IsCurved=No
Frame=18	JointI=18	JointJ=19	IsCurved=No
Frame=19	JointI=19	JointJ=20	IsCurved=No
Frame=20	JointI=20	JointJ=21	IsCurved=No
Frame=21	JointI=21	JointJ=22	IsCurved=No
Frame=22	JointI=22	JointJ=23	IsCurved=No
Frame=23	JointI=23	JointJ=24	IsCurved=No
Frame=24	JointI=24	JointJ=25	IsCurved=No
Frame=25	JointI=25	JointJ=26	IsCurved=No
Frame=26	JointI=26	JointJ=27	IsCurved=No
Frame=27	JointI=27	JointJ=28	IsCurved=No
Frame=28	JointI=28	JointJ=29	IsCurved=No
Frame=29	JointI=29	JointJ=30	IsCurved=No
Frame=30	JointI=30	JointJ=31	IsCurved=No
Frame=31	JointI=31	JointJ=32	IsCurved=No
Frame=32	JointI=32	JointJ=33	IsCurved=No
Frame=33	JointI=33	JointJ=34	IsCurved=No
Frame=34	JointI=34	JointJ=35	IsCurved=No
Frame=35	JointI=35	JointJ=36	IsCurved=No
Frame=36	JointI=36	JointJ=37	IsCurved=No

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA
 ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19
 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE"
 AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001
 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19
Progetto Esecutivo

Opera: **VI05_Viadotto San Filippo Neri**

Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx

Pagina 226 di 244

Nome file:
 VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

Frame=37	JointI=37	JointJ=38	IsCurved=No
Frame=38	JointI=38	JointJ=39	IsCurved=No
Frame=39	JointI=39	JointJ=40	IsCurved=No
Frame=40	JointI=40	JointJ=41	IsCurved=No
Frame=41	JointI=41	JointJ=42	IsCurved=No
Frame=42	JointI=42	JointJ=43	IsCurved=No
Frame=43	JointI=43	JointJ=44	IsCurved=No
Frame=44	JointI=44	JointJ=45	IsCurved=No
Frame=45	JointI=45	JointJ=46	IsCurved=No
Frame=46	JointI=46	JointJ=47	IsCurved=No
Frame=47	JointI=47	JointJ=48	IsCurved=No
Frame=48	JointI=48	JointJ=49	IsCurved=No
Frame=49	JointI=49	JointJ=50	IsCurved=No
Frame=50	JointI=50	JointJ=51	IsCurved=No
Frame=51	JointI=51	JointJ=52	IsCurved=No
Frame=52	JointI=52	JointJ=53	IsCurved=No
Frame=53	JointI=53	JointJ=54	IsCurved=No
Frame=54	JointI=54	JointJ=55	IsCurved=No
Frame=55	JointI=55	JointJ=56	IsCurved=No
Frame=56	JointI=56	JointJ=57	IsCurved=No
Frame=57	JointI=57	JointJ=58	IsCurved=No
Frame=58	JointI=58	JointJ=59	IsCurved=No
Frame=59	JointI=59	JointJ=60	IsCurved=No
Frame=60	JointI=60	JointJ=61	IsCurved=No
Frame=61	JointI=61	JointJ=62	IsCurved=No
Frame=62	JointI=62	JointJ=63	IsCurved=No
Frame=63	JointI=63	JointJ=64	IsCurved=No
Frame=64	JointI=64	JointJ=65	IsCurved=No
Frame=65	JointI=65	JointJ=66	IsCurved=No
Frame=66	JointI=66	JointJ=67	IsCurved=No
Frame=67	JointI=67	JointJ=68	IsCurved=No
Frame=68	JointI=68	JointJ=69	IsCurved=No
Frame=69	JointI=69	JointJ=70	IsCurved=No
Frame=70	JointI=70	JointJ=71	IsCurved=No
Frame=71	JointI=71	JointJ=72	IsCurved=No
Frame=72	JointI=72	JointJ=73	IsCurved=No
Frame=73	JointI=73	JointJ=74	IsCurved=No
Frame=74	JointI=74	JointJ=75	IsCurved=No
Frame=75	JointI=75	JointJ=76	IsCurved=No
Frame=76	JointI=76	JointJ=77	IsCurved=No
Frame=77	JointI=77	JointJ=78	IsCurved=No
Frame=78	JointI=78	JointJ=79	IsCurved=No
Frame=79	JointI=79	JointJ=80	IsCurved=No
Frame=80	JointI=80	JointJ=81	IsCurved=No
Frame=81	JointI=81	JointJ=82	IsCurved=No
Frame=82	JointI=82	JointJ=83	IsCurved=No
Frame=83	JointI=83	JointJ=84	IsCurved=No
Frame=84	JointI=84	JointJ=85	IsCurved=No
Frame=85	JointI=85	JointJ=86	IsCurved=No
Frame=86	JointI=86	JointJ=87	IsCurved=No
Frame=87	JointI=87	JointJ=88	IsCurved=No
Frame=88	JointI=88	JointJ=89	IsCurved=No
Frame=89	JointI=89	JointJ=90	IsCurved=No
Frame=90	JointI=90	JointJ=91	IsCurved=No
Frame=91	JointI=91	JointJ=92	IsCurved=No
Frame=92	JointI=92	JointJ=93	IsCurved=No
Frame=93	JointI=93	JointJ=94	IsCurved=No
Frame=94	JointI=94	JointJ=95	IsCurved=No
Frame=95	JointI=95	JointJ=96	IsCurved=No
Frame=96	JointI=96	JointJ=97	IsCurved=No
Frame=97	JointI=97	JointJ=98	IsCurved=No
Frame=98	JointI=98	JointJ=99	IsCurved=No
Frame=99	JointI=99	JointJ=100	IsCurved=No
Frame=100	JointI=100	JointJ=101	IsCurved=No
Frame=101	JointI=101	JointJ=102	IsCurved=No
Frame=102	JointI=102	JointJ=103	IsCurved=No
Frame=103	JointI=103	JointJ=104	IsCurved=No
Frame=104	JointI=104	JointJ=105	IsCurved=No
Frame=105	JointI=105	JointJ=106	IsCurved=No
Frame=106	JointI=106	JointJ=107	IsCurved=No
Frame=107	JointI=107	JointJ=108	IsCurved=No
Frame=108	JointI=108	JointJ=109	IsCurved=No
Frame=109	JointI=109	JointJ=110	IsCurved=No
Frame=110	JointI=110	JointJ=111	IsCurved=No
Frame=111	JointI=111	JointJ=112	IsCurved=No
Frame=112	JointI=112	JointJ=113	IsCurved=No
Frame=113	JointI=113	JointJ=114	IsCurved=No
Frame=114	JointI=114	JointJ=115	IsCurved=No
Frame=115	JointI=115	JointJ=116	IsCurved=No
Frame=116	JointI=116	JointJ=117	IsCurved=No
Frame=117	JointI=117	JointJ=118	IsCurved=No
Frame=118	JointI=118	JointJ=119	IsCurved=No
Frame=119	JointI=119	JointJ=120	IsCurved=No
Frame=120	JointI=120	JointJ=121	IsCurved=No
Frame=121	JointI=121	JointJ=122	IsCurved=No
Frame=122	JointI=122	JointJ=123	IsCurved=No
Frame=123	JointI=123	JointJ=124	IsCurved=No
Frame=124	JointI=124	JointJ=125	IsCurved=No
Frame=125	JointI=125	JointJ=126	IsCurved=No
Frame=126	JointI=126	JointJ=127	IsCurved=No
Frame=127	JointI=127	JointJ=128	IsCurved=No
Frame=128	JointI=128	JointJ=129	IsCurved=No
Frame=129	JointI=129	JointJ=130	IsCurved=No
Frame=130	JointI=130	JointJ=131	IsCurved=No
Frame=131	JointI=131	JointJ=132	IsCurved=No
Frame=132	JointI=132	JointJ=133	IsCurved=No
Frame=133	JointI=133	JointJ=134	IsCurved=No
Frame=134	JointI=134	JointJ=135	IsCurved=No

<p style="text-align: center;">CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo</p>	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 227 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

Frame=135	JointI=135	JointJ=136	IsCurved=No
Frame=136	JointI=136	JointJ=137	IsCurved=No
Frame=137	JointI=137	JointJ=138	IsCurved=No
Frame=138	JointI=138	JointJ=139	IsCurved=No
Frame=139	JointI=139	JointJ=140	IsCurved=No
Frame=140	JointI=140	JointJ=141	IsCurved=No
Frame=141	JointI=141	JointJ=142	IsCurved=No
Frame=142	JointI=142	JointJ=143	IsCurved=No
Frame=143	JointI=143	JointJ=144	IsCurved=No
Frame=144	JointI=144	JointJ=145	IsCurved=No
Frame=145	JointI=145	JointJ=146	IsCurved=No
Frame=146	JointI=146	JointJ=147	IsCurved=No
Frame=147	JointI=147	JointJ=148	IsCurved=No
Frame=148	JointI=148	JointJ=149	IsCurved=No
Frame=149	JointI=149	JointJ=150	IsCurved=No
Frame=150	JointI=150	JointJ=151	IsCurved=No
Frame=151	JointI=151	JointJ=152	IsCurved=No
Frame=152	JointI=152	JointJ=153	IsCurved=No
Frame=153	JointI=153	JointJ=154	IsCurved=No
Frame=154	JointI=154	JointJ=155	IsCurved=No
Frame=155	JointI=155	JointJ=156	IsCurved=No
Frame=156	JointI=156	JointJ=157	IsCurved=No
Frame=157	JointI=157	JointJ=158	IsCurved=No
Frame=158	JointI=158	JointJ=159	IsCurved=No
Frame=159	JointI=159	JointJ=160	IsCurved=No
Frame=160	JointI=160	JointJ=161	IsCurved=No
Frame=161	JointI=161	JointJ=162	IsCurved=No
Frame=162	JointI=162	JointJ=163	IsCurved=No
Frame=163	JointI=163	JointJ=164	IsCurved=No
Frame=164	JointI=164	JointJ=165	IsCurved=No
Frame=165	JointI=165	JointJ=166	IsCurved=No
Frame=166	JointI=166	JointJ=167	IsCurved=No
Frame=167	JointI=167	JointJ=168	IsCurved=No
Frame=168	JointI=168	JointJ=169	IsCurved=No
Frame=169	JointI=169	JointJ=170	IsCurved=No
Frame=170	JointI=170	JointJ=171	IsCurved=No
Frame=171	JointI=171	JointJ=172	IsCurved=No
Frame=172	JointI=172	JointJ=173	IsCurved=No
Frame=173	JointI=173	JointJ=174	IsCurved=No
Frame=174	JointI=174	JointJ=175	IsCurved=No
Frame=175	JointI=175	JointJ=176	IsCurved=No
Frame=176	JointI=176	JointJ=177	IsCurved=No
Frame=177	JointI=177	JointJ=178	IsCurved=No
Frame=178	JointI=178	JointJ=179	IsCurved=No
Frame=179	JointI=179	JointJ=180	IsCurved=No
Frame=180	JointI=180	JointJ=181	IsCurved=No
Frame=181	JointI=181	JointJ=182	IsCurved=No
Frame=182	JointI=182	JointJ=183	IsCurved=No
Frame=183	JointI=183	JointJ=184	IsCurved=No
Frame=184	JointI=184	JointJ=185	IsCurved=No
Frame=185	JointI=185	JointJ=186	IsCurved=No
Frame=186	JointI=186	JointJ=187	IsCurved=No
Frame=187	JointI=187	JointJ=188	IsCurved=No
Frame=188	JointI=188	JointJ=189	IsCurved=No
Frame=189	JointI=189	JointJ=190	IsCurved=No
Frame=190	JointI=190	JointJ=191	IsCurved=No
Frame=191	JointI=191	JointJ=192	IsCurved=No
Frame=192	JointI=192	JointJ=193	IsCurved=No
Frame=193	JointI=193	JointJ=194	IsCurved=No
Frame=194	JointI=194	JointJ=195	IsCurved=No
Frame=195	JointI=195	JointJ=196	IsCurved=No
Frame=196	JointI=196	JointJ=197	IsCurved=No
Frame=197	JointI=197	JointJ=198	IsCurved=No
Frame=198	JointI=198	JointJ=199	IsCurved=No
Frame=199	JointI=199	JointJ=200	IsCurved=No
Frame=200	JointI=200	JointJ=201	IsCurved=No
Frame=201	JointI=201	JointJ=202	IsCurved=No
Frame=202	JointI=202	JointJ=203	IsCurved=No
Frame=203	JointI=203	JointJ=204	IsCurved=No
Frame=204	JointI=204	JointJ=205	IsCurved=No
Frame=205	JointI=205	JointJ=206	IsCurved=No
Frame=206	JointI=206	JointJ=207	IsCurved=No
Frame=207	JointI=207	JointJ=208	IsCurved=No
Frame=208	JointI=208	JointJ=209	IsCurved=No
Frame=209	JointI=209	JointJ=210	IsCurved=No
Frame=210	JointI=210	JointJ=211	IsCurved=No
Frame=211	JointI=211	JointJ=212	IsCurved=No
Frame=212	JointI=212	JointJ=213	IsCurved=No
Frame=213	JointI=213	JointJ=214	IsCurved=No
Frame=214	JointI=214	JointJ=215	IsCurved=No
Frame=215	JointI=215	JointJ=216	IsCurved=No
Frame=216	JointI=216	JointJ=217	IsCurved=No
Frame=217	JointI=217	JointJ=218	IsCurved=No
Frame=218	JointI=218	JointJ=219	IsCurved=No
Frame=219	JointI=219	JointJ=220	IsCurved=No
Frame=220	JointI=220	JointJ=221	IsCurved=No
Frame=221	JointI=221	JointJ=222	IsCurved=No
Frame=222	JointI=222	JointJ=223	IsCurved=No
Frame=223	JointI=223	JointJ=224	IsCurved=No
Frame=224	JointI=224	JointJ=225	IsCurved=No
Frame=225	JointI=225	JointJ=226	IsCurved=No
Frame=226	JointI=226	JointJ=227	IsCurved=No
Frame=227	JointI=227	JointJ=228	IsCurved=No
Frame=228	JointI=228	JointJ=229	IsCurved=No
Frame=229	JointI=229	JointJ=230	IsCurved=No
Frame=230	JointI=230	JointJ=231	IsCurved=No
Frame=231	JointI=231	JointJ=232	IsCurved=No
Frame=232	JointI=232	JointJ=233	IsCurved=No

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 228 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

Frame=233	JointI=233	JointJ=234	IsCurved=No
Frame=234	JointI=234	JointJ=235	IsCurved=No
Frame=235	JointI=235	JointJ=236	IsCurved=No
Frame=236	JointI=236	JointJ=237	IsCurved=No
Frame=237	JointI=237	JointJ=238	IsCurved=No
Frame=238	JointI=238	JointJ=239	IsCurved=No
Frame=239	JointI=239	JointJ=240	IsCurved=No
Frame=240	JointI=240	JointJ=241	IsCurved=No
Frame=241	JointI=241	JointJ=242	IsCurved=No
Frame=242	JointI=242	JointJ=243	IsCurved=No
Frame=243	JointI=243	JointJ=244	IsCurved=No
Frame=244	JointI=244	JointJ=245	IsCurved=No
Frame=245	JointI=245	JointJ=246	IsCurved=No
Frame=246	JointI=246	JointJ=247	IsCurved=No
Frame=247	JointI=247	JointJ=248	IsCurved=No
Frame=248	JointI=248	JointJ=249	IsCurved=No
Frame=249	JointI=249	JointJ=250	IsCurved=No
Frame=250	JointI=250	JointJ=251	IsCurved=No
Frame=251	JointI=251	JointJ=252	IsCurved=No
Frame=252	JointI=252	JointJ=253	IsCurved=No
Frame=253	JointI=253	JointJ=254	IsCurved=No
Frame=254	JointI=254	JointJ=255	IsCurved=No
Frame=255	JointI=255	JointJ=256	IsCurved=No
Frame=256	JointI=256	JointJ=257	IsCurved=No
Frame=257	JointI=257	JointJ=258	IsCurved=No
Frame=258	JointI=258	JointJ=259	IsCurved=No
Frame=259	JointI=259	JointJ=260	IsCurved=No
Frame=260	JointI=260	JointJ=261	IsCurved=No
Frame=261	JointI=261	JointJ=262	IsCurved=No
Frame=262	JointI=262	JointJ=263	IsCurved=No
Frame=263	JointI=263	JointJ=264	IsCurved=No
Frame=264	JointI=264	JointJ=265	IsCurved=No
Frame=265	JointI=265	JointJ=266	IsCurved=No
Frame=266	JointI=266	JointJ=267	IsCurved=No
Frame=267	JointI=267	JointJ=268	IsCurved=No
Frame=268	JointI=268	JointJ=269	IsCurved=No
Frame=269	JointI=269	JointJ=270	IsCurved=No
Frame=270	JointI=270	JointJ=271	IsCurved=No
Frame=271	JointI=271	JointJ=272	IsCurved=No
Frame=272	JointI=272	JointJ=273	IsCurved=No
Frame=273	JointI=273	JointJ=274	IsCurved=No
Frame=274	JointI=274	JointJ=275	IsCurved=No
Frame=275	JointI=275	JointJ=276	IsCurved=No
Frame=276	JointI=276	JointJ=277	IsCurved=No
Frame=277	JointI=277	JointJ=278	IsCurved=No
Frame=278	JointI=278	JointJ=279	IsCurved=No
Frame=279	JointI=279	JointJ=280	IsCurved=No
Frame=280	JointI=280	JointJ=281	IsCurved=No
Frame=281	JointI=281	JointJ=282	IsCurved=No
Frame=282	JointI=282	JointJ=283	IsCurved=No
Frame=283	JointI=283	JointJ=284	IsCurved=No
Frame=284	JointI=284	JointJ=285	IsCurved=No
Frame=285	JointI=285	JointJ=286	IsCurved=No
Frame=286	JointI=286	JointJ=287	IsCurved=No
Frame=287	JointI=287	JointJ=288	IsCurved=No
Frame=288	JointI=288	JointJ=289	IsCurved=No
Frame=289	JointI=289	JointJ=290	IsCurved=No
Frame=290	JointI=290	JointJ=291	IsCurved=No
Frame=291	JointI=291	JointJ=292	IsCurved=No
Frame=292	JointI=292	JointJ=293	IsCurved=No
Frame=293	JointI=293	JointJ=294	IsCurved=No
Frame=294	JointI=294	JointJ=295	IsCurved=No
Frame=295	JointI=295	JointJ=296	IsCurved=No
Frame=296	JointI=296	JointJ=297	IsCurved=No
Frame=297	JointI=297	JointJ=298	IsCurved=No
Frame=298	JointI=298	JointJ=299	IsCurved=No
Frame=299	JointI=299	JointJ=300	IsCurved=No
Frame=300	JointI=300	JointJ=301	IsCurved=No
Frame=301	JointI=301	JointJ=302	IsCurved=No
Frame=302	JointI=302	JointJ=303	IsCurved=No
Frame=303	JointI=303	JointJ=304	IsCurved=No
Frame=304	JointI=304	JointJ=305	IsCurved=No
Frame=305	JointI=305	JointJ=306	IsCurved=No
Frame=306	JointI=306	JointJ=307	IsCurved=No
Frame=307	JointI=307	JointJ=308	IsCurved=No
Frame=308	JointI=308	JointJ=309	IsCurved=No
Frame=309	JointI=309	JointJ=310	IsCurved=No
Frame=310	JointI=310	JointJ=311	IsCurved=No
Frame=311	JointI=311	JointJ=312	IsCurved=No
Frame=312	JointI=312	JointJ=313	IsCurved=No
Frame=313	JointI=313	JointJ=314	IsCurved=No
Frame=314	JointI=314	JointJ=315	IsCurved=No
Frame=315	JointI=315	JointJ=316	IsCurved=No
Frame=316	JointI=316	JointJ=317	IsCurved=No
Frame=317	JointI=317	JointJ=318	IsCurved=No
Frame=318	JointI=318	JointJ=319	IsCurved=No
Frame=319	JointI=319	JointJ=320	IsCurved=No
Frame=320	JointI=320	JointJ=321	IsCurved=No
Frame=321	JointI=321	JointJ=322	IsCurved=No
Frame=322	JointI=322	JointJ=323	IsCurved=No
Frame=323	JointI=323	JointJ=324	IsCurved=No
Frame=324	JointI=324	JointJ=325	IsCurved=No
Frame=325	JointI=325	JointJ=326	IsCurved=No
Frame=326	JointI=326	JointJ=327	IsCurved=No
Frame=327	JointI=327	JointJ=328	IsCurved=No
Frame=328	JointI=328	JointJ=329	IsCurved=No
Frame=329	JointI=329	JointJ=330	IsCurved=No
Frame=330	JointI=330	JointJ=331	IsCurved=No

Frame=331	JointI=331	JointJ=332	IsCurved=No
Frame=332	JointI=332	JointJ=333	IsCurved=No
Frame=333	JointI=333	JointJ=334	IsCurved=No
Frame=334	JointI=334	JointJ=335	IsCurved=No
Frame=335	JointI=335	JointJ=336	IsCurved=No
Frame=336	JointI=336	JointJ=337	IsCurved=No
Frame=337	JointI=337	JointJ=338	IsCurved=No
Frame=338	JointI=338	JointJ=339	IsCurved=No
Frame=339	JointI=339	JointJ=340	IsCurved=No
Frame=340	JointI=340	JointJ=341	IsCurved=No
Frame=341	JointI=341	JointJ=342	IsCurved=No
Frame=342	JointI=342	JointJ=343	IsCurved=No
Frame=343	JointI=343	JointJ=344	IsCurved=No
Frame=344	JointI=344	JointJ=345	IsCurved=No
Frame=345	JointI=345	JointJ=346	IsCurved=No
Frame=346	JointI=346	JointJ=347	IsCurved=No
Frame=347	JointI=347	JointJ=348	IsCurved=No
Frame=348	JointI=348	JointJ=349	IsCurved=No
Frame=349	JointI=349	JointJ=350	IsCurved=No
Frame=350	JointI=350	JointJ=351	IsCurved=No
Frame=351	JointI=351	JointJ=352	IsCurved=No
Frame=352	JointI=352	JointJ=353	IsCurved=No

TABLE: "FRAME SECTION ASSIGNMENTS"

; Elenco ASTE (L = Lunghezza; ST = Sezione Tipo GEOMETRICA)			
Frame=1	AutoSelect=N.A.	AnalSect=2	MatProp=Default ; L=0,50 - ST=1 (Acc+Cls LT)
Frame=2	AutoSelect=N.A.	AnalSect=2	MatProp=Default ; L=0,50 - ST=1 (Acc+Cls LT)
Frame=3	AutoSelect=N.A.	AnalSect=2	MatProp=Default ; L=0,50 - ST=1 (Acc+Cls LT)
Frame=4	AutoSelect=N.A.	AnalSect=2	MatProp=Default ; L=0,50 - ST=1 (Acc+Cls LT)
Frame=5	AutoSelect=N.A.	AnalSect=2	MatProp=Default ; L=0,50 - ST=1 (Acc+Cls LT)
Frame=6	AutoSelect=N.A.	AnalSect=2	MatProp=Default ; L=0,50 - ST=1 (Acc+Cls LT)
Frame=7	AutoSelect=N.A.	AnalSect=2	MatProp=Default ; L=0,50 - ST=1 (Acc+Cls LT)
Frame=8	AutoSelect=N.A.	AnalSect=2	MatProp=Default ; L=0,50 - ST=1 (Acc+Cls LT)
Frame=9	AutoSelect=N.A.	AnalSect=2	MatProp=Default ; L=0,50 - ST=1 (Acc+Cls LT)
Frame=10	AutoSelect=N.A.	AnalSect=2	MatProp=Default ; L=0,50 - ST=1 (Acc+Cls LT)
Frame=11	AutoSelect=N.A.	AnalSect=2	MatProp=Default ; L=0,50 - ST=1 (Acc+Cls LT)
Frame=12	AutoSelect=N.A.	AnalSect=2	MatProp=Default ; L=0,50 - ST=1 (Acc+Cls LT)
Frame=13	AutoSelect=N.A.	AnalSect=2	MatProp=Default ; L=0,50 - ST=1 (Acc+Cls LT)
Frame=14	AutoSelect=N.A.	AnalSect=2	MatProp=Default ; L=0,50 - ST=1 (Acc+Cls LT)
Frame=15	AutoSelect=N.A.	AnalSect=2	MatProp=Default ; L=0,50 - ST=1 (Acc+Cls LT)
Frame=16	AutoSelect=N.A.	AnalSect=2	MatProp=Default ; L=0,50 - ST=1 (Acc+Cls LT)
Frame=17	AutoSelect=N.A.	AnalSect=2	MatProp=Default ; L=0,50 - ST=1 (Acc+Cls LT)
Frame=18	AutoSelect=N.A.	AnalSect=2	MatProp=Default ; L=0,50 - ST=1 (Acc+Cls LT)
Frame=19	AutoSelect=N.A.	AnalSect=2	MatProp=Default ; L=0,50 - ST=1 (Acc+Cls LT)
Frame=20	AutoSelect=N.A.	AnalSect=2	MatProp=Default ; L=0,50 - ST=1 (Acc+Cls LT)
Frame=21	AutoSelect=N.A.	AnalSect=2	MatProp=Default ; L=0,50 - ST=1 (Acc+Cls LT)
Frame=22	AutoSelect=N.A.	AnalSect=2	MatProp=Default ; L=0,50 - ST=1 (Acc+Cls LT)
Frame=23	AutoSelect=N.A.	AnalSect=6	MatProp=Default ; L=0,50 - ST=2 (Acc+Cls LT)
Frame=24	AutoSelect=N.A.	AnalSect=6	MatProp=Default ; L=0,50 - ST=2 (Acc+Cls LT)
Frame=25	AutoSelect=N.A.	AnalSect=6	MatProp=Default ; L=0,50 - ST=2 (Acc+Cls LT)
Frame=26	AutoSelect=N.A.	AnalSect=6	MatProp=Default ; L=0,50 - ST=2 (Acc+Cls LT)
Frame=27	AutoSelect=N.A.	AnalSect=6	MatProp=Default ; L=0,50 - ST=2 (Acc+Cls LT)
Frame=28	AutoSelect=N.A.	AnalSect=6	MatProp=Default ; L=0,50 - ST=2 (Acc+Cls LT)
Frame=29	AutoSelect=N.A.	AnalSect=6	MatProp=Default ; L=0,50 - ST=2 (Acc+Cls LT)
Frame=30	AutoSelect=N.A.	AnalSect=6	MatProp=Default ; L=0,50 - ST=2 (Acc+Cls LT)
Frame=31	AutoSelect=N.A.	AnalSect=6	MatProp=Default ; L=0,50 - ST=2 (Acc+Cls LT)
Frame=32	AutoSelect=N.A.	AnalSect=6	MatProp=Default ; L=0,50 - ST=2 (Acc+Cls LT)
Frame=33	AutoSelect=N.A.	AnalSect=6	MatProp=Default ; L=0,50 - ST=2 (Acc+Cls LT)
Frame=34	AutoSelect=N.A.	AnalSect=6	MatProp=Default ; L=0,50 - ST=2 (Acc+Cls LT)
Frame=35	AutoSelect=N.A.	AnalSect=6	MatProp=Default ; L=0,50 - ST=2 (Acc+Cls LT)
Frame=36	AutoSelect=N.A.	AnalSect=6	MatProp=Default ; L=0,50 - ST=2 (Acc+Cls LT)
Frame=37	AutoSelect=N.A.	AnalSect=6	MatProp=Default ; L=0,50 - ST=2 (Acc+Cls LT)
Frame=38	AutoSelect=N.A.	AnalSect=6	MatProp=Default ; L=0,50 - ST=2 (Acc+Cls LT)
Frame=39	AutoSelect=N.A.	AnalSect=6	MatProp=Default ; L=0,50 - ST=2 (Acc+Cls LT)
Frame=40	AutoSelect=N.A.	AnalSect=6	MatProp=Default ; L=0,50 - ST=2 (Acc+Cls LT)
Frame=41	AutoSelect=N.A.	AnalSect=6	MatProp=Default ; L=0,50 - ST=2 (Acc+Cls LT)
Frame=42	AutoSelect=N.A.	AnalSect=6	MatProp=Default ; L=0,50 - ST=2 (Acc+Cls LT)
Frame=43	AutoSelect=N.A.	AnalSect=6	MatProp=Default ; L=0,50 - ST=2 (Acc+Cls LT)
Frame=44	AutoSelect=N.A.	AnalSect=6	MatProp=Default ; L=0,50 - ST=2 (Acc+Cls LT)
Frame=45	AutoSelect=N.A.	AnalSect=6	MatProp=Default ; L=0,50 - ST=2 (Acc+Cls LT)
Frame=46	AutoSelect=N.A.	AnalSect=6	MatProp=Default ; L=0,50 - ST=2 (Acc+Cls LT)
Frame=47	AutoSelect=N.A.	AnalSect=6	MatProp=Default ; L=0,50 - ST=2 (Acc+Cls LT)
Frame=48	AutoSelect=N.A.	AnalSect=6	MatProp=Default ; L=0,50 - ST=2 (Acc+Cls LT)
Frame=49	AutoSelect=N.A.	AnalSect=6	MatProp=Default ; L=0,50 - ST=2 (Acc+Cls LT)
Frame=50	AutoSelect=N.A.	AnalSect=6	MatProp=Default ; L=0,50 - ST=2 (Acc+Cls LT)
Frame=51	AutoSelect=N.A.	AnalSect=6	MatProp=Default ; L=0,50 - ST=2 (Acc+Cls LT)
Frame=52	AutoSelect=N.A.	AnalSect=6	MatProp=Default ; L=0,50 - ST=2 (Acc+Cls LT)
Frame=53	AutoSelect=N.A.	AnalSect=6	MatProp=Default ; L=0,50 - ST=2 (Acc+Cls LT)
Frame=54	AutoSelect=N.A.	AnalSect=6	MatProp=Default ; L=0,50 - ST=2 (Acc+Cls LT)
Frame=55	AutoSelect=N.A.	AnalSect=6	MatProp=Default ; L=0,50 - ST=2 (Acc+Cls LT)
Frame=56	AutoSelect=N.A.	AnalSect=6	MatProp=Default ; L=0,50 - ST=2 (Acc+Cls LT)
Frame=57	AutoSelect=N.A.	AnalSect=6	MatProp=Default ; L=0,50 - ST=2 (Acc+Cls LT)
Frame=58	AutoSelect=N.A.	AnalSect=6	MatProp=Default ; L=0,50 - ST=2 (Acc+Cls LT)
Frame=59	AutoSelect=N.A.	AnalSect=6	MatProp=Default ; L=0,50 - ST=2 (Acc+Cls LT)
Frame=60	AutoSelect=N.A.	AnalSect=10	MatProp=Default ; L=0,50 - ST=3 (Acc+Cls LT)
Frame=61	AutoSelect=N.A.	AnalSect=10	MatProp=Default ; L=0,50 - ST=3 (Acc+Cls LT)
Frame=62	AutoSelect=N.A.	AnalSect=10	MatProp=Default ; L=0,50 - ST=3 (Acc+Cls LT)
Frame=63	AutoSelect=N.A.	AnalSect=10	MatProp=Default ; L=0,50 - ST=3 (Acc+Cls LT)
Frame=64	AutoSelect=N.A.	AnalSect=10	MatProp=Default ; L=0,50 - ST=3 (Acc+Cls LT)
Frame=65	AutoSelect=N.A.	AnalSect=10	MatProp=Default ; L=0,50 - ST=3 (Acc+Cls LT)
Frame=66	AutoSelect=N.A.	AnalSect=10	MatProp=Default ; L=0,50 - ST=3 (Acc+Cls LT)
Frame=67	AutoSelect=N.A.	AnalSect=10	MatProp=Default ; L=0,50 - ST=3 (Acc+Cls LT)
Frame=68	AutoSelect=N.A.	AnalSect=10	MatProp=Default ; L=0,50 - ST=3 (Acc+Cls LT)
Frame=69	AutoSelect=N.A.	AnalSect=10	MatProp=Default ; L=0,50 - ST=3 (Acc+Cls LT)
Frame=70	AutoSelect=N.A.	AnalSect=10	MatProp=Default ; L=0,50 - ST=3 (Acc+Cls LT)
Frame=71	AutoSelect=N.A.	AnalSect=10	MatProp=Default ; L=0,50 - ST=3 (Acc+Cls LT)
Frame=72	AutoSelect=N.A.	AnalSect=10	MatProp=Default ; L=0,50 - ST=3 (Acc+Cls LT)
Frame=73	AutoSelect=N.A.	AnalSect=10	MatProp=Default ; L=0,50 - ST=3 (Acc+Cls LT)

<p style="text-align: center;">CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo</p>	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 237 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

Material=26FR Type=Isotropic DesignType=None UnitMass=0 UnitWeight=0 E=206000000 U=0 A=1,0E-05 MDampRatio=0
VDampMass=0 VDampStiff=0 HDampMass=0 HDampStiff=0 Color=Black
Material=27FR Type=Isotropic DesignType=None UnitMass=0 UnitWeight=0 E=206000000 U=0 A=1,0E-05 MDampRatio=0
VDampMass=0 VDampStiff=0 HDampMass=0 HDampStiff=0 Color=Black
Material=28FR Type=Isotropic DesignType=None UnitMass=0 UnitWeight=0 E=206000000 U=0 A=1,0E-05 MDampRatio=0
VDampMass=0 VDampStiff=0 HDampMass=0 HDampStiff=0 Color=Black
Material=CONC Type=Isotropic DesignType=Concrete UnitMass=2,40068 UnitWeight=23,56161 E=24821130 U=0,2
A=0,0000099 MDampRatio=0 VDampMass=0 VDampStiff=0 HDampMass=0 HDampStiff=0 Color=Black
Material=STEEL Type=Isotropic DesignType=Steel UnitMass=7,8271 UnitWeight=76,81954 E=199948000 U=0,3 A=0,000117
MDampRatio=0 VDampMass=0 VDampStiff=0 HDampMass=0 HDampStiff=0 Color=Black

TABLE: "FRAME LOADS - DISTRIBUTED"

Frame	LoadCase	Permanenti	CoordSys	Type	Dir	DistType	RelDistA	RelDistB	AbsDistA
1	26	-26	Local	Force	2	RelDist	0	1	0
2	26	-26	Local	Force	2	RelDist	0	1	0
3	26	-26	Local	Force	2	RelDist	0	1	0
4	26	-26	Local	Force	2	RelDist	0	1	0
5	26	-26	Local	Force	2	RelDist	0	1	0
6	26	-26	Local	Force	2	RelDist	0	1	0
7	26	-26	Local	Force	2	RelDist	0	1	0
8	26	-26	Local	Force	2	RelDist	0	1	0
9	26	-26	Local	Force	2	RelDist	0	1	0
10	26	-26	Local	Force	2	RelDist	0	1	0
11	26	-26	Local	Force	2	RelDist	0	1	0
12	26	-26	Local	Force	2	RelDist	0	1	0
13	26	-26	Local	Force	2	RelDist	0	1	0
14	26	-26	Local	Force	2	RelDist	0	1	0
15	26	-26	Local	Force	2	RelDist	0	1	0
16	26	-26	Local	Force	2	RelDist	0	1	0
17	26	-26	Local	Force	2	RelDist	0	1	0
18	26	-26	Local	Force	2	RelDist	0	1	0
19	26	-26	Local	Force	2	RelDist	0	1	0
20	26	-26	Local	Force	2	RelDist	0	1	0
21	26	-26	Local	Force	2	RelDist	0	1	0
22	26	-26	Local	Force	2	RelDist	0	1	0
23	26	-26	Local	Force	2	RelDist	0	1	0
24	26	-26	Local	Force	2	RelDist	0	1	0
25	26	-26	Local	Force	2	RelDist	0	1	0
26	26	-26	Local	Force	2	RelDist	0	1	0
27	26	-26	Local	Force	2	RelDist	0	1	0
28	26	-26	Local	Force	2	RelDist	0	1	0
29	26	-26	Local	Force	2	RelDist	0	1	0
30	26	-26	Local	Force	2	RelDist	0	1	0
31	26	-26	Local	Force	2	RelDist	0	1	0
32	26	-26	Local	Force	2	RelDist	0	1	0
33	26	-26	Local	Force	2	RelDist	0	1	0
34	26	-26	Local	Force	2	RelDist	0	1	0
35	26	-26	Local	Force	2	RelDist	0	1	0
36	26	-26	Local	Force	2	RelDist	0	1	0
37	26	-26	Local	Force	2	RelDist	0	1	0
38	26	-26	Local	Force	2	RelDist	0	1	0
39	26	-26	Local	Force	2	RelDist	0	1	0
40	26	-26	Local	Force	2	RelDist	0	1	0
41	26	-26	Local	Force	2	RelDist	0	1	0
42	26	-26	Local	Force	2	RelDist	0	1	0
43	26	-26	Local	Force	2	RelDist	0	1	0

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO-NORD EUROPA ITINERARIO AGRIGENTO -CALTANISSETTA-A19 S.S. N°640 "DI PORTO EMPEDOCLE" AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA CAT. B DEL D.M. 5.11.2001 Dal km 44+000 allo svincolo con l'A19 Progetto Esecutivo	Opera: VI05_Viadotto San Filippo Neri
	Relazione di Calcolo Impalcato carreggiata sx
	Pagina 244 di 244
	Nome file: VI05-F-CL002_B.01_Relazione_Impalcato_SX

Frame=338	LoadCase=Permanenti	CoordSys=Local	Type=Force	Dir=2	DistType=RelDist	RelDistA=0	RelDistB=1
AbsDistA=0	AbsDistB=0,50	FOverLA=-26	FOverLB=-26				
Frame=339	LoadCase=Permanenti	CoordSys=Local	Type=Force	Dir=2	DistType=RelDist	RelDistA=0	RelDistB=1
AbsDistA=0	AbsDistB=0,50	FOverLA=-26	FOverLB=-26				
Frame=340	LoadCase=Permanenti	CoordSys=Local	Type=Force	Dir=2	DistType=RelDist	RelDistA=0	RelDistB=1
AbsDistA=0	AbsDistB=0,50	FOverLA=-26	FOverLB=-26				
Frame=341	LoadCase=Permanenti	CoordSys=Local	Type=Force	Dir=2	DistType=RelDist	RelDistA=0	RelDistB=1
AbsDistA=0	AbsDistB=0,50	FOverLA=-26	FOverLB=-26				
Frame=342	LoadCase=Permanenti	CoordSys=Local	Type=Force	Dir=2	DistType=RelDist	RelDistA=0	RelDistB=1
AbsDistA=0	AbsDistB=0,50	FOverLA=-26	FOverLB=-26				
Frame=343	LoadCase=Permanenti	CoordSys=Local	Type=Force	Dir=2	DistType=RelDist	RelDistA=0	RelDistB=1
AbsDistA=0	AbsDistB=0,50	FOverLA=-26	FOverLB=-26				
Frame=344	LoadCase=Permanenti	CoordSys=Local	Type=Force	Dir=2	DistType=RelDist	RelDistA=0	RelDistB=1
AbsDistA=0	AbsDistB=0,50	FOverLA=-26	FOverLB=-26				
Frame=345	LoadCase=Permanenti	CoordSys=Local	Type=Force	Dir=2	DistType=RelDist	RelDistA=0	RelDistB=1
AbsDistA=0	AbsDistB=0,50	FOverLA=-26	FOverLB=-26				
Frame=346	LoadCase=Permanenti	CoordSys=Local	Type=Force	Dir=2	DistType=RelDist	RelDistA=0	RelDistB=1
AbsDistA=0	AbsDistB=0,50	FOverLA=-26	FOverLB=-26				
Frame=347	LoadCase=Permanenti	CoordSys=Local	Type=Force	Dir=2	DistType=RelDist	RelDistA=0	RelDistB=1
AbsDistA=0	AbsDistB=0,50	FOverLA=-26	FOverLB=-26				
Frame=348	LoadCase=Permanenti	CoordSys=Local	Type=Force	Dir=2	DistType=RelDist	RelDistA=0	RelDistB=1
AbsDistA=0	AbsDistB=0,50	FOverLA=-26	FOverLB=-26				
Frame=349	LoadCase=Permanenti	CoordSys=Local	Type=Force	Dir=2	DistType=RelDist	RelDistA=0	RelDistB=1
AbsDistA=0	AbsDistB=0,50	FOverLA=-26	FOverLB=-26				
Frame=350	LoadCase=Permanenti	CoordSys=Local	Type=Force	Dir=2	DistType=RelDist	RelDistA=0	RelDistB=1
AbsDistA=0	AbsDistB=0,50	FOverLA=-26	FOverLB=-26				
Frame=351	LoadCase=Permanenti	CoordSys=Local	Type=Force	Dir=2	DistType=RelDist	RelDistA=0	RelDistB=1
AbsDistA=0	AbsDistB=0,50	FOverLA=-26	FOverLB=-26				
Frame=352	LoadCase=Permanenti	CoordSys=Local	Type=Force	Dir=2	DistType=RelDist	RelDistA=0	RelDistB=1
AbsDistA=0	AbsDistB=0,50	FOverLA=-26	FOverLB=-26				

TABLE: "FRAME LOADS - TEMPERATURE"

TABLE: "JOINT LOADS - FORCE"

Joint=1	LoadCase=Ritiro	CoordSys=GLOBAL	F1=0	F2=5156,2	F3=0	M1=-5604,79	M2=0	M3=0
Joint=353	LoadCase=Ritiro	CoordSys=GLOBAL	F1=0	F2=-5156,2	F3=0	M1=5604,79	M2=0	M3=0

TABLE: "JOINT LOADS - GROUND DISPLACEMENT"

TABLE: "JOINT PATTERN DEFINITIONS"

Pattern = TEMP
Pattern = PRES

TABLE: "NAMED SETS - DATABASE TABLES 1 - GENERAL"

DBNamedSet=Permanenti	SortOrder="Elem, Cases"	Unformatted=No	ModeStart=1	ModeEnd=All	ModalHist=Envelopes
DirectHist=Envelopes	NLStatic=Envelopes				
Combo=Envelopes	Steady=Envelopes	SteadyOpt=Phases	PSD=RMS	Multistep=Envelopes	
DBNamedSet=Ritiro	SortOrder="Elem, Cases"	Unformatted=No	ModeStart=1	ModeEnd=All	ModalHist=Envelopes
DirectHist=Envelopes	NLStatic=Envelopes				
Combo=Envelopes	Steady=Envelopes	SteadyOpt=Phases	PSD=RMS	Multistep=Envelopes	
DBNamedSet=TUTTO	SortOrder="Elem, Cases"	Unformatted=No	ModeStart=1	ModeEnd=All	ModalHist=Envelopes
DirectHist=Envelopes	NLStatic=Envelopes				
Combo=Envelopes	Steady=Envelopes	SteadyOpt=Phases	PSD=RMS	Multistep=Envelopes	

TABLE: "NAMED SETS - DATABASE TABLES 2 - SELECTIONS"

DBNamedSet=Permanenti	SelectType=Table	Selection="Element Forces - Frames"
DBNamedSet=Permanenti	SelectType=LoadCase	Selection=Permanenti
DBNamedSet=Permanenti	SelectType=AnalysCase	Selection=Permanenti
DBNamedSet=Ritiro	SelectType=Table	Selection="Element Forces - Frames"
DBNamedSet=Ritiro	SelectType=LoadCase	Selection=Ritiro
DBNamedSet=Ritiro	SelectType=AnalysCase	Selection=Ritiro
DBNamedSet=TUTTO	SelectType=Table	Selection="Element Forces - Frames"
DBNamedSet=Permanenti	SelectType=AnalysCase	Selection=Permanenti
DBNamedSet=Ritiro	SelectType=AnalysCase	Selection=Ritiro

END TABLE DATA