

AUTOSTRADA (A14) : BOLOGNA-BARI-TARANTO

TRATTO: BOLOGNA BORGO PANIGALE - BOLOGNA SAN LAZZARO

POTENZIAMENTO IN SEDE DEL SISTEMA
AUTOSTRADALE E TANGENZIALE DI BOLOGNA

"PASSANTE DI BOLOGNA"

PROGETTO DEFINITIVO

TANGENZIALI NORD E SUD

CORPO STRADALE da pk 19+342 a pk 19+826

MURO DI SOSTEGNO MS029

RELAZIONE DI CALCOLO

-

IL PROGETTISTA SPECIALISTICO

Ing. Marco Pietro D'Angelantonio
Ord. Ingg. Milano n.A20155

RESPONSABILE GEOTECNICA
ALL'APERTO

IL RESPONSABILE INTEGRAZIONE
PRESTAZIONI SPECIALISTICHE


Ing. Raffaele Rinaldesi
Ord. Ingg. Macerata N. A1068

IL DIRETTORE TECNICO

Ing. Andrea Tanzi
Ord. Ingg. Parma N. 1154

PROGETTAZIONE NUOVE OPERE AUTOSTRADALI

RIFERIMENTO PROGETTO			CODICE IDENTIFICATIVO				RIFERIMENTO ELABORATO				ORDINATORE
Codice Commessa	Lotto, Sub-Prog. Cod. Appalto	Fase	Capitolo	Paragrafo	W B S	Parte d'opera	Tip.	Disciplina	Progressivo	Rev.	--
111465	0000	PD	A2	C21	MS029	00000	R	A P E	0726	0	SCALA -

 gruppo Atlantia	PROJECT MANAGER:		SUPPORTO SPECIALISTICO:				REVISIONE	
	Ing. Raffaele Rinaldesi Ord. Ingg. Macerata N. A1068						n.	data
							0	SETTEMBRE 2020
							1	
							2	
REDATTO:		VERIFICATO:				3	-	
						4	-	

	VISTO DEL COMMITTENTE  IL RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO Ing. Fabio Visintin	VISTO DEL CONCEDENTE  Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, GLI AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE STRUTTURA DI VIGILANZA SULLE CONCESSIONARIE AUTOSTRADALI
--	---	---

Sommario

1	PREMESSA	3
1.1	DESCRIZIONE DELL'OPERA	3
1.2	NORMATIVA DI RIFERIMENTO E CRITERI DI VERIFICA	3
1.3	SOFTWARE DI CALCOLO	4
2	MATERIALI	5
3	INQUADRAMENTO GEOLOGICO E GEOTECNICO	6
3.1	LIVELLO DELLA FALDA	6
4	INQUADRAMENTO SISMICO	7
4.1	CLASSIFICAZIONE DELL'OPERA E VITA ATTESA	7
4.2	TEMPO DI RITORNO DELL'EVENTO SISMICO	7
4.3	ACCELERAZIONE MASSIMA SU SUOLO ROCCIOSO	8
4.4	PARAMETRI DI RISENTIMENTO IN SUPERFICIE	9
4.4.1	<i>Effetti stratigrafici</i>	9
4.4.2	<i>Effetti topografici</i>	9
4.5	ACCELERAZIONE MASSIMA AL SITO	9
5	ANALISI DELL'OPERA – METODO DI CALCOLO	10
5.1	ANALISI DELLA STRUTTURA	10
5.2	VERIFICHE STRUTTURALI	10
5.3	VERIFICA DELLA LUNGHEZZA DI IMMORSAMENTO DEI PALI	10
5.4	VERIFICA DELLE DEFORMAZIONI IN ESERCIZIO	10
6	ANALISI DEI CARICHI	12
6.1	PESI PROPRI	12
6.2	SPINTA DELLA TERRA IN CONDIZIONI STATICHE	12
6.3	SPINTA DELLA TERRA IN CONDIZIONI SISMICHE	12
6.3.1	<i>Azione sismica</i>	12
6.3.2	<i>Incremento del coefficiente di spinta attiva</i>	14
6.3.3	<i>Riduzione del coefficiente di spinta passiva</i>	14
6.4	AZIONE TRASMESSA DALLE BARRIERE FONASSORBENTI	14
6.5	TRAFFICO VEICOLARE	15
6.6	COMBINAZIONI DI CARICO E COEFFICIENTI PARZIALI	15
7	ANALISI DELL'OPERA - DATI DI INPUT	17
7.1	FASI DI CALCOLO	17
7.2	COEFFICIENTI DI SPINTA DELLA TERRA	18
7.3	OPERA DI SOSTEGNO	20
7.4	AZIONI ESTERNE	20
7.5	AZIONE SISMICA	22
8	ANALISI DELL'OPERA - RISULTATI	24
8.1	SPOSTAMENTI	24
8.2	SOLLECITAZIONI NELLA STRUTTURA	25
9	ANALISI DELL'OPERA - VERIFICHE	27
9.1	VERIFICA DELL'IMMORSAMENTO DEI PALI	27

PROGETTO DEFINITIVO

9.2	VERIFICA STRUTTURALE DEI PALI.....	28
9.3	VERIFICA STRUTTURALE DEL SETTO IN ELEVAZIONE	31

1 PREMESSA

La presente relazione riporta i calcoli di progetto del muro di sostegno MS029, previsto nell’ambito dei lavori di potenziamento in sede del sistema autostradale e tangenziale di Bologna, tra le progressive pk. 21+169 e pk. 21+354 circa della carreggiata NORD.

1.1 DESCRIZIONE DELL’OPERA

La geometria dell’opera, rappresentata in sezione in Figura 1-1, è di seguito descritta:

- Altezza del muro (compreso cordolo di altezza 0.80 m): 2.10 m ÷ 4.65 m
- Tipologia di fondazione: pali trivellati ad elica continua
- Lunghezza pali di fondazione: 10.0 m
- Diametro pali di fondazione: 1.00 m
- Interasse pali di fondazione: 1.20 m
- Dimensione trave di testa dei pali: 1.20 x 0.80 m.

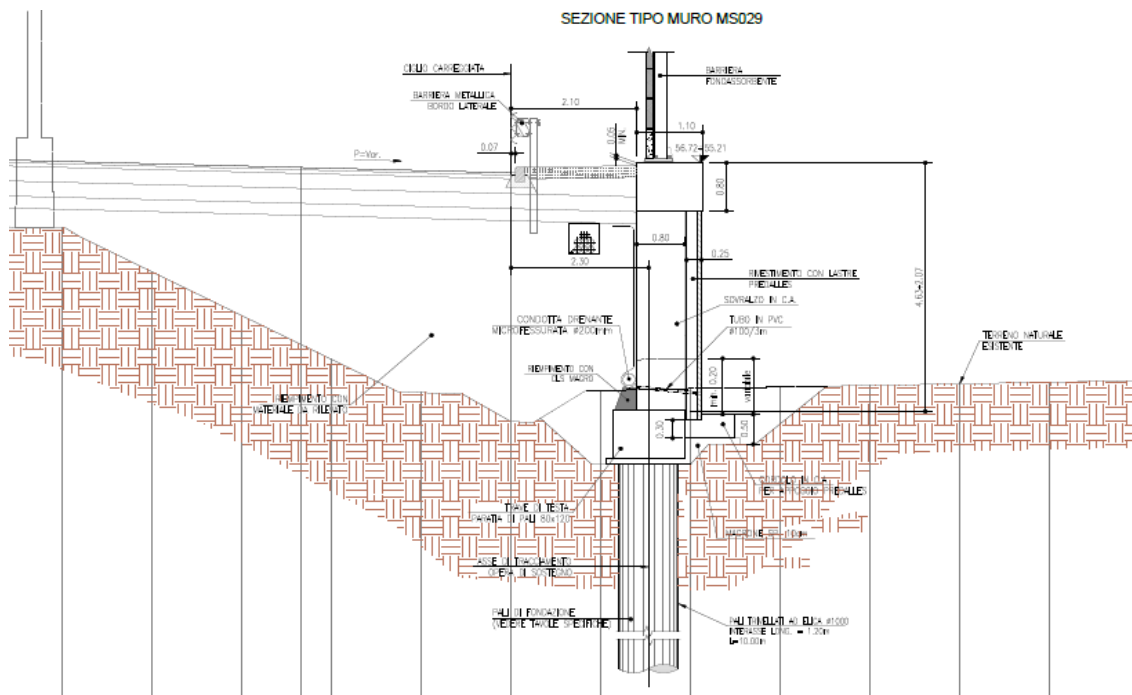


Figura 1-1. Sezione tipo opera di sostegno MS029

L’asse di tracciamento dell’opera coincide con l’asse dei pali di fondazione e dista minimo 2.30 m dal ciglio di progetto della carreggiata in ampliamento.

Alla sommità del muro è prevista l’installazione della barriera antirumore FO69 di altezza pari a 6.50 m.

I calcoli di dimensionamento e verifica sono svolti con riferimento alla sezione di altezza massima del muro.

1.2 NORMATIVA DI RIFERIMENTO E CRITERI DI VERIFICA

Il progetto è stato svolto con riferimento alla teoria degli Stati Limite, secondo quanto previsto dalla normativa vigente (nel seguito indicata per brevità con la sigla “NTC”):

- D.M. 17/01/2018 “Aggiornamento delle Norme Tecniche per le Costruzioni” - GU n°42 del 20/2/2018, supplemento ordinario n. 8.

- Circolare 21 gennaio 2019 n. 7 C.S.L.L.P.P., "Istruzioni per l'applicazione dell'Aggiornamento delle Nuove Norme Tecniche per le Costruzioni di cui al decreto ministeriale 17 gennaio 2018" - GU n°35 dell'11.02.2019, supplemento ordinario n. 5.

1.3 SOFTWARE DI CALCOLO

Per le verifiche geotecniche e strutturali si è fatto ricorso ai seguenti codici di calcolo commerciali:

PARATIE PLUS 19.1 – *Harpaceas*

(verifiche geotecniche)

RC-SEC - 2010.4Rev.192 – *Geostru*

(verifiche strutturali sezioni in c.a.).

2 MATERIALI

MAGRONE DI SOTTOFONDO

- Classe di resistenza minima: C12/15
- Classe di esposizione: XC0

CALCESTRUZZO PER TRAVE TESTA PALI

- Classe di resistenza minima: C25/30
- Classe di esposizione: XC2
- Copriferro “*nominale*” (1): 40mm

CALCESTRUZZO PER PALI DI FONDAZIONE

- Classe di resistenza minima: C25/30
- Classe di esposizione: XC2
- Copriferro “*nominale*” (1): 60mm

CALCESTRUZZO PER ELEVAZIONE

- Classe di resistenza minima: C32/40
- Classe di esposizione: XF2
- Copriferro “*nominale*” (1): 40mm

ACCIAIO PER ARMATURA LENTA

- Acciaio in barre: B450C
- Reti: B450A
- Sovrapposizione: 60 diametri

(1) – Copriferro *nominale di calcolo* secondo EN1992-1-1 comprensivo di $\Delta_{Cdev} = 5\text{mm}$

3 INQUADRAMENTO GEOLOGICO E GEOTECNICO

I terreni rinvenuti nel sito di costruzione del muro in oggetto possono essere ascritti alle seguenti due unità geotecniche:

- La formazione A, costituita prevalentemente da argille e limi debolmente sabbiosi a consistenza da soffice a media.
- La formazione B, costituita prevalentemente da ghiaie e ghiaietto in matrice sabbiosa/limosa, addensati.

A tali formazioni sono attribuiti i valori caratteristici dei parametri geotecnici riportati di seguito:

Formazione A (da p.c. locale a 3 m di profondità)

γ = peso di volume = 19 kN/mc

c' = coesione efficace = 5 kPa

ϕ' = angolo di attrito = 26°

E' = modulo elastico operativo = 5 MPa

E_{ur} = modulo elastico operativo in scarico-ricarico = 10 MPa

Formazione A (a profondità >3 m dal p.c. locale)

γ = peso di volume = 19 kN/mc

c' = coesione efficace = 0 kPa

ϕ' = angolo di attrito = 28°

E' = modulo elastico operativo = 10 MPa

E_{ur} = modulo elastico operativo in scarico-ricarico = 20 MPa

Formazione B

γ = peso di volume = 20 kN/mc

c' = coesione efficace = 0 kPa

ϕ' = angolo di attrito = 38°

E' = modulo elastico operativo = 30 MPa

E_{ur} = modulo elastico operativo in scarico-ricarico = 45 MPa

Per quanto concerne il rilevato stradale esistente e/o di nuova realizzazione, si considerano, cautelativamente, i seguenti parametri geotecnici:

γ = peso di volume = 19 kN/mc

c' = coesione efficace = 0 kPa

ϕ' = angolo di attrito = 35°

E' = modulo elastico operativo = 35 MPa

La stratigrafia di riferimento per il progetto del muro, desunta dagli specifici documenti di progetto e in particolare dal Sondaggio **S18** (Tecno Sol, 1984), è la seguente:

Da p.c. locale a 14.5 m di profondità:

Formazione **B**

Oltre 14.5 m:

Formazione **A**.

3.1 LIVELLO DELLA FALDA

Il livello piezometrico di progetto è assunto a 2 m dal p.c. locale.

4 INQUADRAMENTO SISMICO

4.1 CLASSIFICAZIONE DELL'OPERA E VITA ATTESA

In accordo con quanto previsto dalle NTC, la vita nominale minima dell'opera in progetto può essere definita con riferimento alla tabella n.4.1.

In relazione alle conseguenze di una interruzione di funzionalità o del collasso in caso di sisma, invece, l'opera in esame viene classificata secondo quanto riportato in tabella n.4.2.

Opera	Tipo	V _N
Parti d'opera provvisionali con V _N ≤ 2anni	1	≤ 2
Parti d'opera provvisionali con 2anni < V _N ≤ 10anni	1	≤ 10
Opere ordinarie	2	≥ 50
Grandi opere	3	≥ 100

Tabella n.4.1 – Tipo e vita nominale dell'opera (NTC – tabella 2.4.I)

Classe d'uso	I	II	III	IV
Uso previsto	Presenza occasionale di persone	Normale affollamento	Affollamento significativo	Funzione pubblica/strategica
C _U	0.7	1.0	1.5	2.0

Tabella n.4.2 – Classi e coefficienti d'uso (NTC – tabella 2.4.II)

Nel caso specifico in studio si assume quanto segue:

V_N = 50 anni
 Classe d'uso IV
 C_U = 2.0

Pertanto, il periodo di riferimento (V_R) rispetto al quale valutare le azioni sismiche, definito come prodotto tra la vita nominale V_N ed il coefficiente d'uso C_U (cfr. paragrafo n.2.4.3 – NTC), risulta pari a:

$$V_R = V_N \times C_U = 50 \text{ anni} \times 2 = 100 \text{ anni.}$$

4.2 TEMPO DI RITORNO DELL'EVENTO SISMICO

Fissato il periodo di riferimento V_R e stabilita la probabilità di superamento nel periodo di riferimento P_{VR} (funzione dello stato limite considerato come indicato in tabella n.4.3), è possibile stimare il periodo di ritorno dell'azione sismica T_R attraverso l'espressione:

$$T_R = - \frac{V_R}{\ln(1 - P_{VR})}$$

Nel caso specifico in studio si fa riferimento allo stato limite SLV, cui corrisponde il seguente valore del tempo di ritorno dell'evento sismico:

$$T_R = 949 \text{ anni.}$$

Stati limite di esercizio (P_{VR})	Stati limite ultimi (P_{VR})
SLO - Stato limite di operatività (81%)	SLV- Stato limite di salvaguardia (10%)
SLD - Stato limite di danno (63%)	SLD – Stato limite di prevenzione del collasso (5%)

Tabella n.4.3 – Stati limite secondo le NTC e relative probabilità di superamento P_{VR}

4.3 ACCELERAZIONE MASSIMA SU SUOLO ROCCIOSO

Il valore di accelerazione orizzontale massima attesa nel sito di interesse (e degli altri parametri necessari alla determinazione delle azioni sismiche) può essere determinato a partire dai valori pubblicati dall'Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia (INGV) con riferimento a diversi punti ubicati sul territorio nazionale secondo una griglia di 10 km x 10 km. Detti valori sono riportati nell'allegato B al Decreto del Ministro delle Infrastrutture 14 gennaio 2008 (S.O. alla Gazzetta Ufficiale del 4 febbraio 2008, n.29), cui le norme tecniche vigenti dispongono di riferirsi (cfr. § 3.2 delle NTC 2018).

Più esattamente, il valore al sito viene definito mediando i valori di accelerazione caratteristica dei 4 nodi più prossimi al sito stesso, in funzione della distanza, come di seguito indicato:

$$a_g = \frac{\sum_{i=1}^4 \frac{a_{g,i}}{d_i}}{\sum_{i=1}^4 \frac{1}{d_i}}$$

Nella precedente espressione, a_g è l'accelerazione massima al sito, su suolo tipo A, $a_{g,i}$ è l'accelerazione massima su suolo tipo A nell' i -esimo punto del reticolo e d_i è la distanza del sito di interesse dall' i -esimo punto medesimo.

Analogo procedimento può essere adottato per gli altri parametri sismici di interesse: F_0 e T^*c , rispettivamente valore massimo del fattore di amplificazione dello spettro in accelerazione orizzontale e valore di riferimento per la determinazione del periodo di inizio del tratto a velocità costante dello spettro in accelerazione orizzontale.

Qualora i dati relativi alla pericolosità sismica su reticolo di riferimento non contemplino il periodo di ritorno corrispondente al periodo di riferimento V_R e alla probabilità di superamento P_{VR} dell'evento sismico in detto periodo fissate in progetto, il valore del generico parametro p (a_g, F_0, T^*c) ad esso corrispondente potrà essere ricavato per interpolazione, a partire dai dati relativi ai periodi di ritorno T_R disponibili, utilizzando l'espressione seguente, nella quale p è il valore del parametro di interesse corrispondente al periodo di ritorno T_R desiderato e T_{R1} e T_{R2} sono i periodi di ritorno più prossimi a T_R per i quali si dispone dei valori p_1 e p_2 del generico parametro p :

$$\log(p) = \log(p_1) + \log\left(\frac{p_2}{p_1}\right) \cdot \log\left(\frac{T_R}{T_{R1}}\right) \cdot \left[\log\left(\frac{T_{R2}}{T_{R1}}\right)\right]^{-1}$$

Le coordinate geografiche (WGS84) di riferimento per il muro in progetto sono:

Latitudine: 44,484762
Longitudine: 11,414857

In tabella n.4.4 sono riportati il numero identificativo dei nodi del reticolo INGV più vicini, le relative coordinate geografiche e la rispettiva distanza dal sito in esame.

Ne derivano i parametri sismici (a_g, F_0 e T^*c) di cui alla tabella n.4.5 relativi allo stato limite di salvaguardia della vita considerato ed al relativo tempo di ritorno.

PUNTO	ID	LAT	LONG	DISTANZA (m)
1	16731	44,5163	11,3875	4117,399
2	16732	44,5175	11,4576	4970,454
3	16954	44,4675	11,4593	4014,431
4	16953	44,4663	11,3893	2887,880

Tabella n.4.4 – Reticolo di riferimento – Coordinate

STATI LIMITE	V_R = 100 anni (C.U. II, V_N = 50 anni)			
	T_R (anni)	a_g (g)	F_o (-)	T_c* (-)
SLV	949	0.216	2.421	0.315

Tabella n.4.5 – Parametri sismici al sito – suolo tipo A affiorante

4.4 PARAMETRI DI RISENTIMENTO IN SUPERFICIE

Gli effetti di amplificazione locale dovuti alla stratigrafia ed alla conformazione topografica vengono messi in conto mediante due specifici parametri: S_s, per gli effetti stratigrafici e S_T, per gli effetti topografici.

4.4.1 Effetti stratigrafici

Il parametro S_s che tiene conto degli effetti di amplificazione locale dovuti alla stratigrafia, viene calcolato in funzione della categoria di sottosuolo e della sismicità locale.

Nel caso in esame, tenuto conto di quanto riportato nella Relazione Geotecnica, si assume:

Categoria di suolo tipo **C**.

Di qui, in funzione dei valori dei parametri riportati in tabella n.4.5, dalle espressioni di S_s riportate in tabella 3.2.IV delle NTC, si ottiene:

$$S_s (\text{SLV}) = 1.7 - 0.6 * F_o * a_g/g \cong 1.39.$$

4.4.2 Effetti topografici

Nel caso specifico in studio il terreno risulta pressoché pianeggiante. Pertanto, si assume:

Categoria pendio **T1**.

Di qui, facendo riferimento alla tabella n.3.2.III delle NTC, si ricava:

$$S_T = 1.0.$$

4.5 ACCELERAZIONE MASSIMA AL SITO

L'accelerazione orizzontale massima al sito (a_{max}) è calcolata come prodotto dell'accelerazione massima attesa su affioramento rigido (a_g) e dei fattori di amplificazione stratigrafica e topografica (S_s ed S_T).

Si ottiene pertanto:

$$a_{\text{max}} (\text{SLV}) = a_g \times S_T \times S_s = 0.299 \text{ g.}$$

5 ANALISI DELL'OPERA – METODO DI CALCOLO

L'opera di sostegno in progetto è stata modellata come “*opera flessibile*”.

L'analisi dell'interazione terreno-struttura è stata svolta con l'ausilio del codice di calcolo non lineare ad Elementi Finiti “PARATIE PLUS 19.1” commercializzato da Harpaceas.

Si è fatto riferimento alle seguenti ipotesi:

- Stato piano di deformazione (opera di lunghezza infinita).
- Terreno modellato come letto di molle indipendenti, caratterizzate da un legame costitutivo elastico-perfettamente plastico, con criterio di rottura di Mohr-Coulomb.
- Struttura discretizzata in elementi perfettamente elastici.
- Eventuali contrasti modellati per mezzo di molle di opportuna rigidità.
- Sovraccarichi a monte ed a valle della paratia trasformati in spinte sul paramento in accordo a quanto previsto dalla teoria elastica.
- Mobilitazione della spinta della terra funzione del livello di deformazione partendo da una condizione iniziale di spinta “*a riposo*” (k_0).
- Valori massimo e minimo della spinta definiti rispettivamente in funzione dei coefficienti di spinta “*passiva*” (K_p) e “*attiva*” (K_a) dei terreni.

La rigidità k delle molle è data dal rapporto $k = E / L$, dove E è il modulo di rigidità del terreno mentre L è una grandezza geometrica caratteristica diversa a valle e a monte della paratia perché diversa è la zona di terreno coinvolta dal movimento della struttura in zona attiva e passiva. Il parametro E tiene conto degli effetti dello scarico/ricarico mediante opportuni coefficienti moltiplicativi. Per ogni dettaglio si rimanda al Manuale teorico del programma.

5.1 ANALISI DELLA STRUTTURA

In accordo al §6.5.3.1.2 delle NTC, le verifiche dell'opera di sostegno in esame sono state svolte considerando l'Approccio 1 che prevede le combinazioni di coefficienti parziali ($A1+M1+R1-R3$ per i tiranti) e ($A2+M2+R1$). L'uso dell'Approccio 1 impone (cfr. §2.6.1 NTC) che “[...] *in tutti i casi, sia nei confronti del dimensionamento strutturale, sia per quello geotecnico, si deve utilizzare la combinazione più gravosa fra le due precedenti [...]*”. Nella fase di realizzazione dell'opera si è considerato un sovra-scavo pari al massimo 50cm come previsto al §6.5.2.2 delle NTC.

5.2 VERIFICHE STRUTTURALI

Le verifiche strutturali dei pali di fondazione e del muro in elevazione sono svolte con riferimento alla teoria dello stato limite, considerando le caratteristiche di resistenza dei materiali relative alle classi definite nel precedente Capitolo 2 e negli elaborati grafici di progetto.

Si è inoltre imposto, anche in caso di sisma, un comportamento *non dissipativo*, si è imposto cioè che le strutture in c.a. permanessero in campo elastico.

5.3 VERIFICA DELLA LUNGHEZZA DI IMMORSAMENTO DEI PALI

La lunghezza di immersione dei pali di fondazione viene definita sulla base del più restrittivo dei seguenti criteri:

- Garanzia nei riguardi della stabilità globale dell'opera.
- Immorsamento minimo di 5.0 m al di sotto della quota di fondo scavo.
- Mobilitazione della spinta passiva non superiore al 90% della spinta potenzialmente disponibile nelle condizioni più gravose.

5.4 VERIFICA DELLE DEFORMAZIONI IN ESERCIZIO

In condizioni SLE si verifica che siano rispettate le seguenti limitazioni sugli spostamenti calcolati:

PROGETTO DEFINITIVO

- Spostamento massimo complessivo da inizio costruzione (s_{max}) inferiore all' 1.5% dell'altezza fuori terra del muro:

$$s_{max} \leq 1.5\% H_{muro}.$$

- Spostamento in esercizio al netto dello spostamento a fine costruzione (Δs) inferiore allo 0.5% dell'altezza fuori terra del muro:

$$\Delta s \leq 0.5\% H_{muro}.$$

6 ANALISI DEI CARICHI

6.1 PESI PROPRI

Per il calcestruzzo gettato in opera si è considerato un peso proprio pari a 25 kN/m³.

6.2 SPINTA DELLA TERRA IN CONDIZIONI STATICHE

Il coefficiente di spinta a riposo, che rappresenta il rapporto tra le tensioni efficaci orizzontale e verticale in sito prima delle operazioni di scavo, è calcolato in accordo alla seguente espressione:

$$K_0 = K_0^{NC} \times (OCR)^m$$

Con:

$K_0^{NC} = 1 - \sin(\phi')$, coefficiente di spinta a riposo in condizioni di normal-consolidazione;

ϕ' = angolo di resistenza al taglio del terreno;

OCR = grado di sovraconsolidazione;

m = coefficiente empirico compreso tra 0.4 e 0.7 (Ladd et al, 1977e Jamiolkowski et al, 1979).

Il coefficiente di spinta attiva (K_a) e di spinta passiva (K_p) sono invece valutati ricorrendo alle correlazioni di Caquot & Kerisel (1948), valide per superfici di rottura di tipo complesso (spirale logaritmica) ed in grado di tenere conto dell'attrito tra paratia e terreno (δ). Con riferimento a quest'ultimo parametro, nel caso in studio si è assunto $\delta/\phi = 0.67$.

6.3 SPINTA DELLA TERRA IN CONDIZIONI SISMICHE

6.3.1 Azione sismica

L'azione sismica viene tenuta in conto nella valutazione della spinta del terreno secondo un approccio pseudo-statico, considerando 2 differenti effetti:

- L'incremento del coefficiente di spinta attiva del terreno.
- Il decremento del coefficiente di spinta passiva del terreno.

Ciò si ottiene introducendo nel calcolo dei coefficienti di spinta attiva e passiva l'angolo θ , valutato secondo quanto rappresentato nel seguente prospetto:

Caso 1: Assenza di falda	$\vartheta = \arctan k_h / (1 \pm k_v)$	$\gamma^* = \gamma_{nat} \cong \gamma_{sat}$
Caso 2: Terreno saturo impermeabile	$\vartheta = \arctan \left(\frac{\gamma_{sat}}{\gamma_{sat} - \gamma_w} \right) \cdot k_h / (1 \pm k_v)$	$\gamma^* = \gamma'$
Caso 3: Terreno saturo permeabile	$\vartheta = \arctan \left(\frac{\gamma_d}{\gamma_{sat} - \gamma_w} \right) \cdot k_h / (1 \pm k_v)$	$\gamma^* = \gamma'$

I coefficienti sismici orizzontale e verticale k_h e k_v , che compaiono nell'espressione di θ , sono definiti al paragrafo n.7.11.6.3.1 delle NTC:

- $k_h = a_h/g = \alpha \cdot \beta \cdot a_{max} \geq 0.2 \cdot a_{max}$
- $k_v = a_v/g = 0$

dove:

- a_h e a_v sono le componenti orizzontale e verticale dell'accelerazione statica equivalente all'accelerazione sismica;
- $a_{max} = S_S \cdot S_T \cdot a_g$ è l'accelerazione massima di progetto, definita nel precedente Capitolo 4;
- $\alpha \leq 1$ è un coefficiente che tiene conto della deformabilità dei terreni interagenti con l'opera, funzione dell'altezza complessiva H della paratia e della categoria sismica di sottosuolo (cfr. figura n.6.1);
- $\beta \leq 1$ è un coefficiente che dipende dalla capacità dell'opera di subire deformazioni senza conseguenti cadute di resistenza, funzione del massimo spostamento u_s tollerabile in tal senso dalla struttura (cfr. figura n.6.2).

Le NTC impongono che lo spostamento massimo tollerato dalla paratia senza riduzione della resistenza non possa essere in ogni caso considerato maggiore dello 0.5 % dell'altezza complessiva della paratia: $u_s \leq 0.005 \times H$.

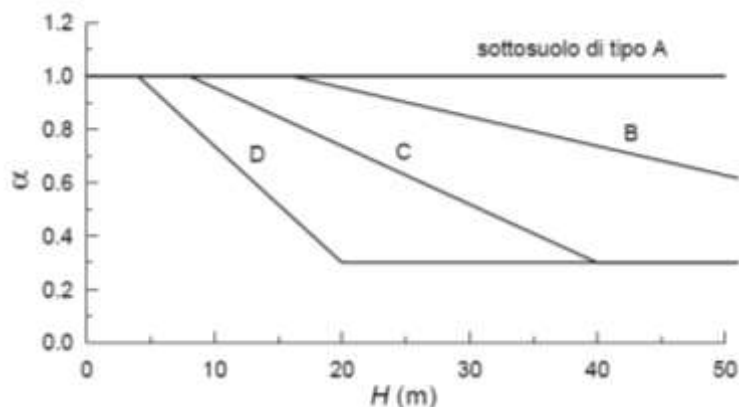


Figura 6.1 – Coefficiente α (figura n.7.11.2 – NTC)

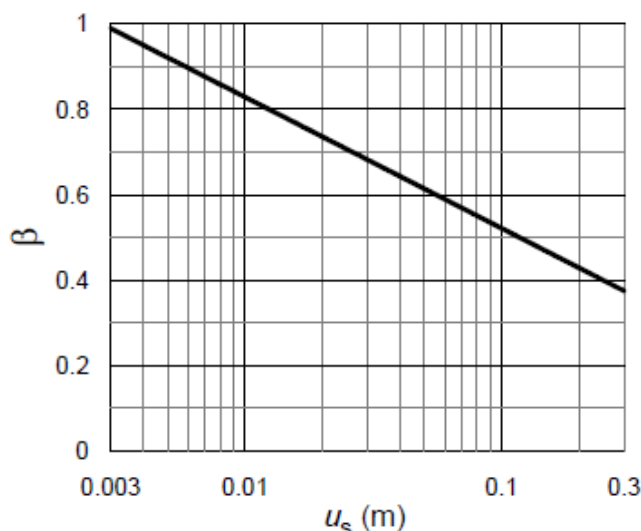


Figura 6.2 – Coefficiente β (figura n.7.11.3 – NTC)

Nel caso in esame (suolo di categoria sismica C, altezza totale della paratia $H = 13.3 \text{ m} \rightarrow u_{s,max} = 0.005 \times H = 0.0773 \text{ m}$), si ottiene:

$$\alpha \approx 1.0;$$

$$\beta \approx 0.55.$$

Per quanto riguarda il comportamento idraulico del terreno, si è fatto riferimento al caso 2: terreno impermeabile saturo.

Definito l'angolo θ , la spinta in condizioni sismiche è stata valutata avvalendosi del metodo di Mononobe-Okabe, che estende al caso di presenza di azioni statiche equivalenti al sisma la soluzione di Coulomb, basata come noto sull'ipotesi di superficie di scorrimento piana.

Rimandando per ogni dettaglio all'ampia Letteratura Scientifica sull'argomento, qui si ricorda brevemente che l'attrito opera-terreno determina la non planarità delle superfici di scorrimento e che l'assunzione di una superficie piana comporta un errore a sfavore di sicurezza nella stima delle azioni sulla parete; questo errore è modesto nelle condizioni limite attive, ma può risultare inaccettabilmente elevato nelle condizioni limite passive, specie per valori di $\delta/\phi > 0.5$. Per tale motivo, nella valutazione del coefficiente di spinta passiva in condizioni sismiche, a meno di non voler utilizzare metodi che tengano conto della non planarità delle superfici di scorrimento, è preferibile porre $\delta = 0$.

6.3.2 Incremento del coefficiente di spinta attiva

Il coefficiente di spinta attiva in condizioni sismiche (contributo statico + contributo sismico) viene calcolato ricorrendo alla seguente formula di Mononobe & Okabe:

$$K_{as} = \frac{\sin^2(\psi + \varphi - \vartheta)}{\cos \vartheta \cdot \sin^2 \psi \cdot \sin(\psi - \vartheta - \delta) \left[1 + \frac{\sqrt{\sin(\varphi + \delta) \sin(\varphi - \beta - \vartheta)}}{\sqrt{\sin(\psi - \vartheta - \delta) \sin(\psi + \beta)}} \right]^2}$$

Definito il coefficiente di spinta attiva (K_{as}) si valuta la spinta attiva totale in presenza di sisma e, per differenza rispetto alla spinta attiva in condizioni statiche, si ottiene l'incremento di spinta dovuto al solo sisma:

$$\Delta S_{as} = S_{as} - S_a$$

La forza così calcolata viene distribuita sull'intera altezza dell'opera di sostegno attraverso un diagramma di pressione trapezia caratterizzato dai seguenti valori alla testa e alla base della paratia:

$$\Delta P_{testa} = (\Delta S_{as} / H) \times 1.6,$$

$$\Delta P_{base} = (\Delta S_{as} / H) \times 0.4.$$

6.3.3 Riduzione del coefficiente di spinta passiva

In analogia a quanto visto per la spinta attiva, sempre attraverso il metodo di Mononobe & Okabe, è possibile calcolare il coefficiente di spinta passiva in presenza di sisma, attraverso la seguente espressione:

$$K_{ps} = \frac{\sin^2(\psi + \varphi - \vartheta)}{\cos \vartheta \cdot \sin^2 \psi \cdot \sin(\psi - \vartheta) \left[1 - \frac{\sqrt{\sin(\varphi) \sin(\varphi - \beta - \vartheta)}}{\sqrt{\sin(\psi - \vartheta) \sin(\psi + \beta)}} \right]^2}$$

Si noti che nell'espressione di K_{ps} non compare l'angolo δ di attrito parete-terreno, che per i motivi ricordati al precedente paragrafo 6.3.2 è stato posto uguale a zero.

6.4 AZIONE TRASMESSA DALLE BARRIERE FONOASSORBENTI

La valutazione della pressione del vento sulle barriere fonoassorbenti e delle azioni al piede dei montanti da essa derivanti sono oggetto di elaborati di progetto specifici ai quali si rimanda per ogni dettaglio.

Ai fini del progetto e delle verifiche delle opere di sostegno sulle quali le barriere insistono, cautelativamente, si considera il valore massimo della pressione, cioè quello che agisce sui pannelli “di bordo”; inoltre, a favore di sicurezza, si trascura l'effetto “stabilizzante” del peso dei montanti e dei pannelli sulle paratie.

I valori caratteristici delle sollecitazioni agenti al piede dei montanti di bordo della barriera fonoassorbente installata sul muro in oggetto (altezza pari a 6.50m, interasse tra i montanti uguale a 4m) sono riassunti in tabella n.6.1.

Per il dimensionamento dell'opera di sostegno in oggetto è significativa la combinazione “4 VENTO X-“(vento diretto dalla sede autostradale verso l'esterno della carreggiata).

Le azioni agenti per metro lineare di paratia si ottengono dividendo i valori riportati in tabella n. 6.2 per l'interasse tra i montanti, che è pari come si è detto a 4 m (tabella n. 6-2).

PROGETTO DEFINITIVO

	Peso risultante	Azione normale	Taglio	Momento
	F_k	N_k	T_k	M_k
	(kN)	(kN)	(kN)	(kNm)
1 Peso proprio	6.5	-6.5	0.0	-0.5
G1a - inferiore	4.0	-4.0	0.0	0.0
G1b - superiore	2.5	-2.5	0.0	-0.5
2 Carichi permanenti	19.5	-19.5	0.0	-5.7
G2 - pannello inferiore in cls	7.5	-7.5	0.0	-1.8
G3 - pannelli inferiori in acciaio	7.0	-7.0	0.0	-1.6
G4 - pannelli superiori in acciaio	5.0	-5.0	0.0	-2.3
G - Pesì propri e permanenti	26.0			
	Forza risultante	Azione normale	Taglio	Momento
	F_k	N_k	T_k	M_k
	(kN)	(kN)	(kN)	(kNm)
3 Vento X+		-3.6	53.9	-181.4
pannelli inferiori	33.4	0.0	33.4	-70.1
pannelli superiori	20.8	-3.6	20.5	-111.4
4 Vento X-		3.3	-49.6	167.1
pannelli inferiori	-30.7	0.0	-30.7	64.5
pannelli superiori	-19.2	3.3	-18.9	102.6
6 Pressione dinamica veicolare		1.4	-20.7	69.6
pannelli inferiori	-12.8	0.0	-12.8	26.9
pannelli superiori	-8.0	1.4	-7.9	42.7

. Tabella n.6.1 – Azioni sui montanti di bordo per FOA di altezza $h = 6.5$ m

	Azione normale	Taglio	Momento
	N_k	T_k	M_k
	(kN/m)	(kN/m)	(kNm/m)
1 Peso proprio + permanenti	-6.5	0.0	-1.6
3 Vento X+	-0.9	13.5	-45.4
4 Vento X-	0.8	-12.4	41.8

Tabella n.6.2 – Azioni del vento per metro lineare di muro

6.5 TRAFFICO VEICOLARE

Si tiene conto del carico dovuto al traffico veicolare a tergo dell'opera di sostegno mediante una pressione uniforme di valore caratteristico $q = 20$ kPa.

6.6 COMBINAZIONI DI CARICO E COEFFICIENTI PARZIALI

Per il muro in progetto, l'analisi è stata svolta con riferimento alle seguenti condizioni di carico:

- Vento dominante rispetto al traffico,
- Traffico dominante rispetto al vento,

- Sisma.

Di default il codice di calcolo utilizzato esegue una analisi denominata *nominal* in cui tutti i coefficienti parziali sono posti pari ad 1; in tabella n.6.3, invece, sono riassunti i valori dei coefficienti parziali sulle azioni e dei coefficienti di combinazione adottati nelle ulteriori combinazioni di carico analizzate ai sensi delle NTC.

C.d.C.		Coefficienti di combinazione, $\psi_{i,j}$				Coefficienti parziali
ID	NOME	Traffico	Vento	Sisma	Urto	γ_F
SLE - RARA	Traffico	1.00	0.6	0	0	1.0
	Vento	0.75	1.0	0	0	1.0
SLU (A1+M1+R1)	Traffico	1.00	0.6	0	0	1.5
	Vento	0.75	1.0	0	0	1.5
SLU (A2+M2+R1)	Traffico	1.00	0.6	0	0	1.3
	Vento	0.75	1.0	0	0	1.3
SLV	Sisma	0.25	0.0	1	0	1.0

Tabella n.6.3 – Coefficienti parziali e di combinazione

Per brevità, nel seguito, le combinazioni SLE-RARA, SLU - (A1+M1+R1) e SLU - (A2+M2+R2), saranno denominate rispettivamente SLE, SLU-STR e SLU-GEO.

7 ANALISI DELL'OPERA - DATI DI INPUT

7.1 FASI DI CALCOLO

L'analisi dell'interazione opera-terreno è stata sviluppata attraverso le seguenti fasi:

1. Simulazione della configurazione del terreno precedente alla costruzione del muro.
2. Realizzazione dell'opera di sostegno.
3. Ampliamento del rilevato autostradale.
4. Applicazione del carico dovuto al traffico veicolare (condizione di traffico dominante).
5. Applicazione delle azioni dovute al vento (condizione di vento dominante).
6. Applicazione della sovra-spinta sismica.

Una rappresentazione grafica delle fasi sopra elencate è riportata in Figura 7-1.



Figura 7-1. Fasi di calcolo

7.2 COEFFICIENTI DI SPINTA DELLA TERRA

Nelle figure 7.2, 7.3 e 7.4, con ovvio significato dei simboli, sono riportati i valori dei coefficienti di spinta rispettivamente nelle combinazioni SLE e SLU-STR, nella combinazione SLU-GEO e nella combinazione SLV.

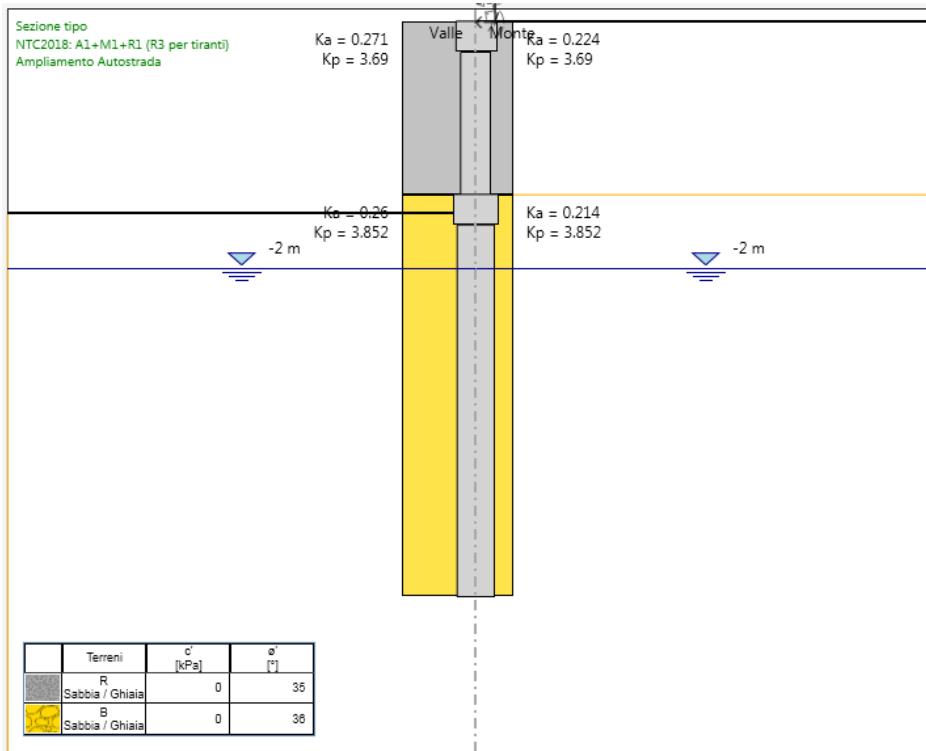


Figura 7-2. Coefficienti di spinta nelle combinazioni SLE e SLU-STR

**AUTOSTRADA A14 BOLOGNA - BARI - TARANTO
TRATTO BORGO PANIGALE – BOLOGNA SAN LAZZARO
POTENZIAMENTO IN SEDE DEL SISTEMA
AUTOSTRADALE E TANGENZIALE DI BOLOGNA
“PASSANTE DI BOLOGNA”**

PROGETTO DEFINITIVO

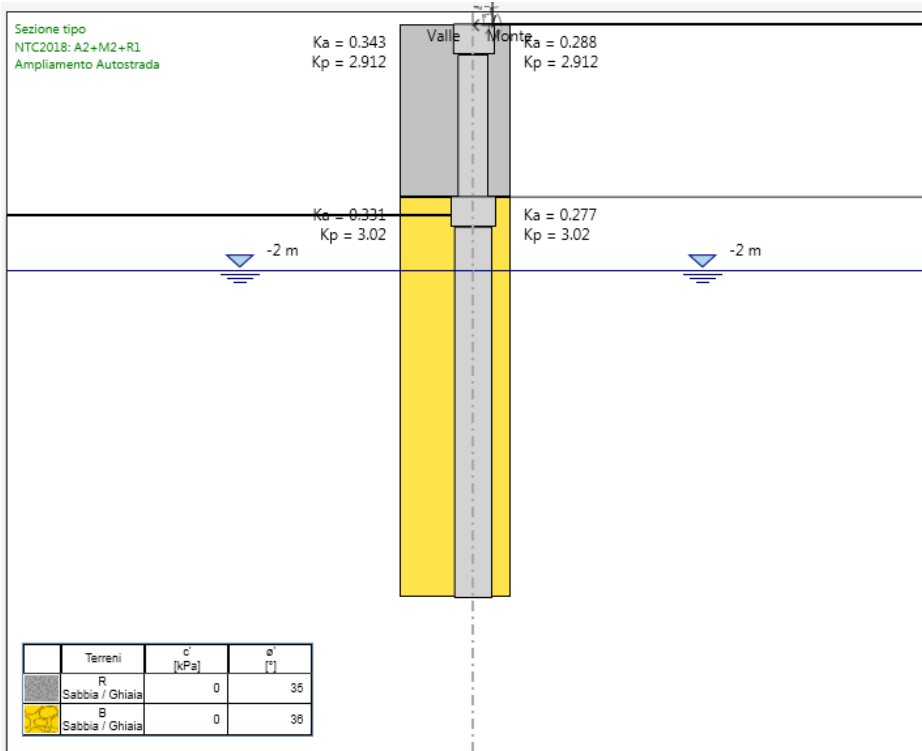


Figura 7-3 Coefficienti di spinta nella combinazione SLU-GEO

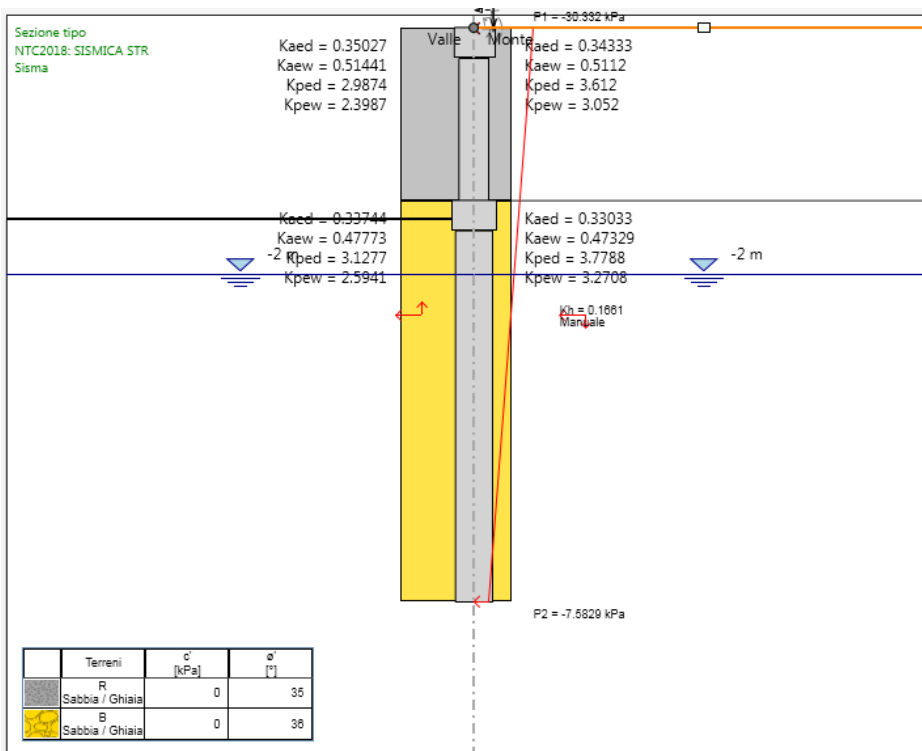


Figura 7-4 Coefficienti di spinta nella combinazione SLV

7.3 OPERA DI SOSTEGNO

In tabella 7-1 si riporta una sintesi della geometria dell'opera di sostegno e delle relative proprietà meccaniche.


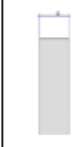

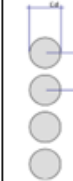
Elemento	Tipo sezione	Quote	Proprietà			
Cordolo testa muro	Solid		alto	4.65 m	Area equivalente	1.10 m
				Inerzia equivalente	0.1109 m ⁴ /m	
			fondo	3.85 m	Classe CLS	C32/40
					Spessore	1.10 m
					Efficacia	1
Setto in elevazione			alto	3.85 m	Area equivalente	0.80 m
				Inerzia equivalente	0.0427 m ⁴ /m	
			fondo	0.0 m	Classe CLS	C32/40
					Spessore	0.80 m
					Efficacia	1
Cordolo testa pali			alto	0.0 m	Area equivalente	1.2 m
				Inerzia equivalente	0.144 m ⁴ /m	
			fondo	-0.8 m	Classe CLS	C25/30
					Spessore	1.20 m
					Efficacia	1
Pali	Tangent		alto	-0.8 m	Area equivalente	0.6545 m
					Inerzia equivalente	0.0409 m ⁴ /m
					Classe CLS	C25/30
			fondo	-10.8 m	Spaziatura	1.20 m
					Diametro	1.00 m
					Efficacia	1

Tabella n. 7-1. Proprietà dell'opera di sostegno

7.4 AZIONI ESTERNE

Nelle figure 7.5 e 7.6 sono rappresentate, con il loro valore caratteristico, le azioni applicate al muro nelle condizioni di traffico dominante e vento dominante rispettivamente. Trattandosi di carichi variabili, nelle combinazioni SLU-STR e SLU-GEO, detti valori sono amplificati rispettivamente del 50% e del 30%.

**AUTOSTRADA A14 BOLOGNA - BARI - TARANTO
 TRATTO BORGO PANIGALE – BOLOGNA SAN LAZZARO
 POTENZIAMENTO IN SEDE DEL SISTEMA
 AUTOSTRADALE E TANGENZIALE DI BOLOGNA
 “PASSANTE DI BOLOGNA”**

PROGETTO DEFINITIVO

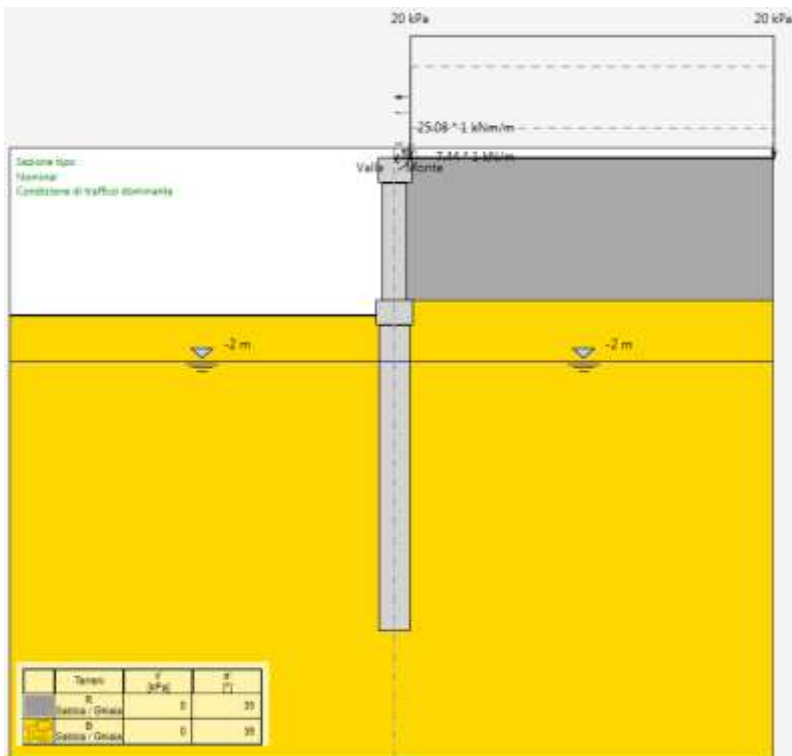


Figura 7-5 Carichi esterni agenti sul muro in condizioni di traffico dominante

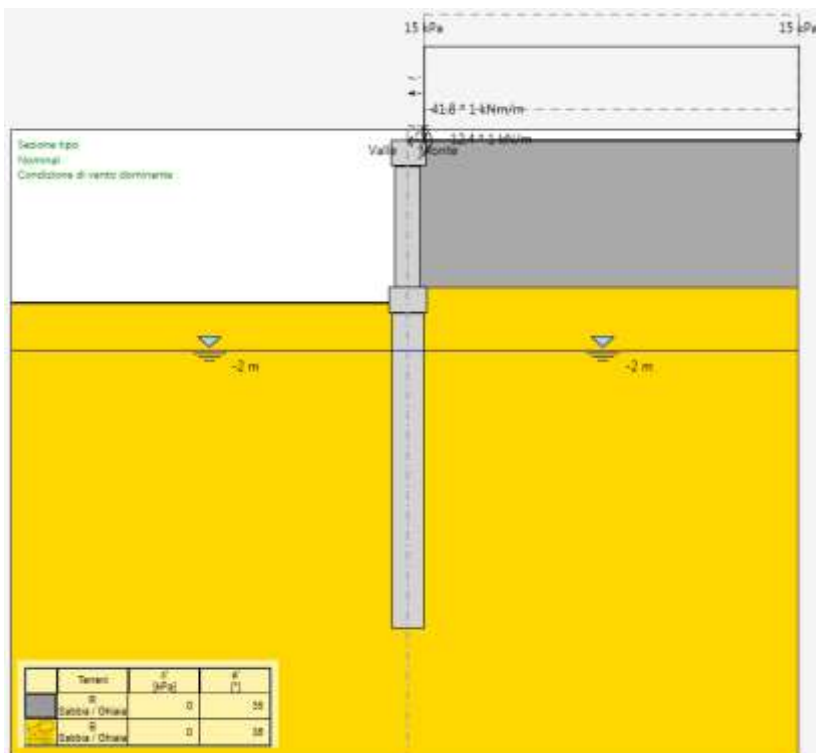


Figura 7-6 Carichi esterni agenti sul muro in condizioni di vento dominante

7.5 AZIONE SISMICA

Nelle figure 7-7 e 7-8 sono riportati rispettivamente i dati di input per la valutazione dell'azione sismica e il diagramma trapezio di pressione applicato alla paratia per simulare l'azione sismica nella combinazione SLV.

Opzioni

Includi Azione Sismica

1. Definizione accelerazione

Coefficiente accel. base a_g / g NTC

Fattore importanza I

Coefficiente S_b

Coefficiente S_r

$a_{max} / g =$

2. Accelerazione di calcolo

Eurocodice

Calcolo coefficiente di risposta R

Input diretto

Da formule

U_s m T_c m/s

V_{max} m/s V_{max}/a_{max} >

R_w >

NTC

U_{za} m

$\beta =$ >

$\alpha =$ >

$k_1 = \alpha \beta a_{max}$

3. Definizione calcolo

Modalità spinta Paratia fuori terra
 Paratia intera

Comportamento idraulico Terreno pervio
 Terreno impervio

k_v (% k_h)

k_{vd} (% k_h)

R_u

Includi inerzia paratia

4. Metodo di calcolo

Procedura Automatica (Paratie)

Pressione di Wood [0-1]


Valore Applicato

Manuale (Carichi Esterni)

Comportamento Paratia Flessibile (usa k_h)
 Rigido (usa a_{max})

Metodo Wood
 Mononobe-Okabe
 Semingido

$B =$ Correlazione $\alpha_1 - \alpha_2$

$\alpha_1 =$ 

$\alpha_2 =$

Figura 7-7. Dati di INPUT per la valutazione dell'azione sismica con approccio pseudo-statico

AUTOSTRADA A14 BOLOGNA - BARI - TARANTO
TRATTO BORGO PANIGALE – BOLOGNA SAN LAZZARO
POTENZIAMENTO IN SEDE DEL SISTEMA
AUTOSTRADALE E TANGENZIALE DI BOLOGNA
“PASSANTE DI BOLOGNA”
PROGETTO DEFINITIVO

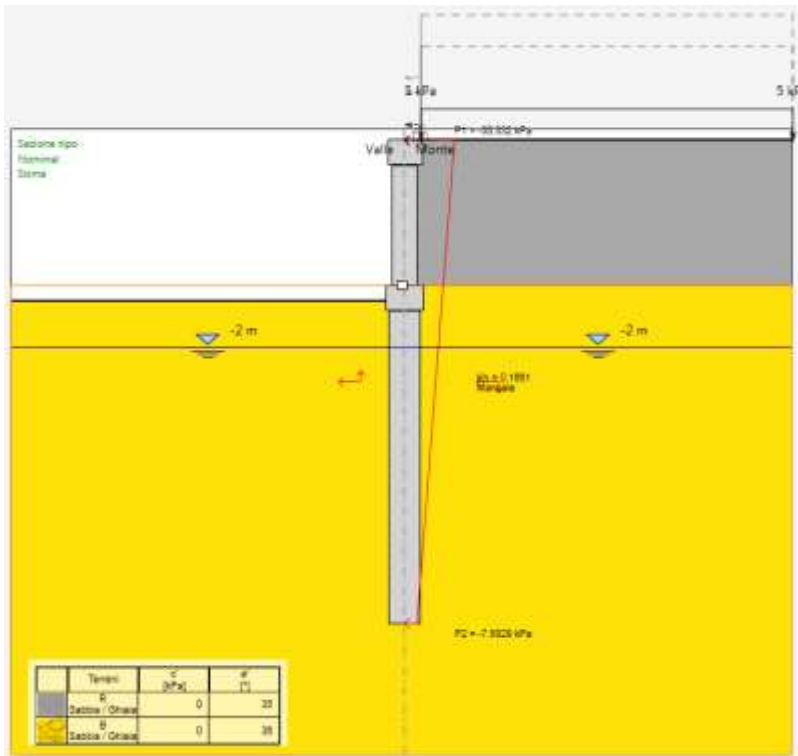


Figura 7-8. Diagramma di carico applicato al muro in condizioni sismiche

8 ANALISI DELL'OPERA - RISULTATI

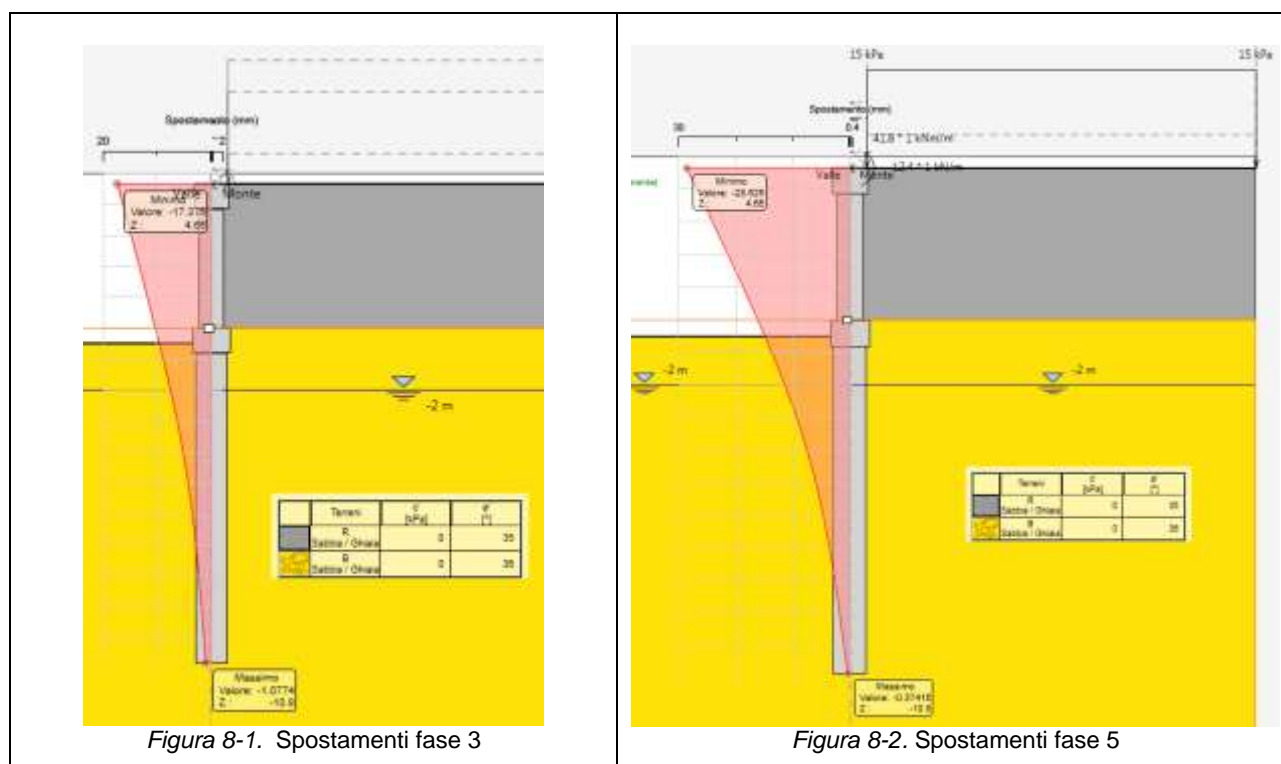
8.1 SPOSTAMENTI

Nelle seguenti figure è riportato il grafico degli spostamenti dell'opera di sostegno con la profondità nella fase di ampliamento della sede autostradale, in assenza di carichi esterni (fase 3, figura 8-1) e nella combinazione SLE relativa alla condizione di servizio più gravosa (fase 5, vento dominante, figura 8-2).

Si osserva che:

- Lo spostamento massimo in esercizio, calcolato come differenza tra lo spostamento ottenuto in fase 5 e lo spostamento ottenuto in fase 3, risulta pari a $\Delta s = 28,625 \text{ mm} - 17,375 \text{ mm} = 11,25 \text{ mm}$, cioè allo 0.22% dell'altezza di calcolo del muro ($H = 5,15 \text{ m} = 4,65 \text{ m} + 0,5 \text{ m}$);
- Lo spostamento totale massimo, comprensivo della deformazione a fine costruzione, $s_{\text{max}} = 28,625 \text{ mm}$ risulta pari allo 0.56% circa dell'altezza di calcolo del muro.

Le condizioni di accettabilità degli spostamenti del muro imposte (cfr. § 5.4) sono pertanto rispettate.



8.2 SOLLECITAZIONI NELLA STRUTTURA

Nelle successive figure sono illustrati i grafici delle sollecitazioni di momento flettente e taglio calcolate nell'opera di sostegno in esame nelle combinazioni SLU-STR, SLU-GEO e SLV.

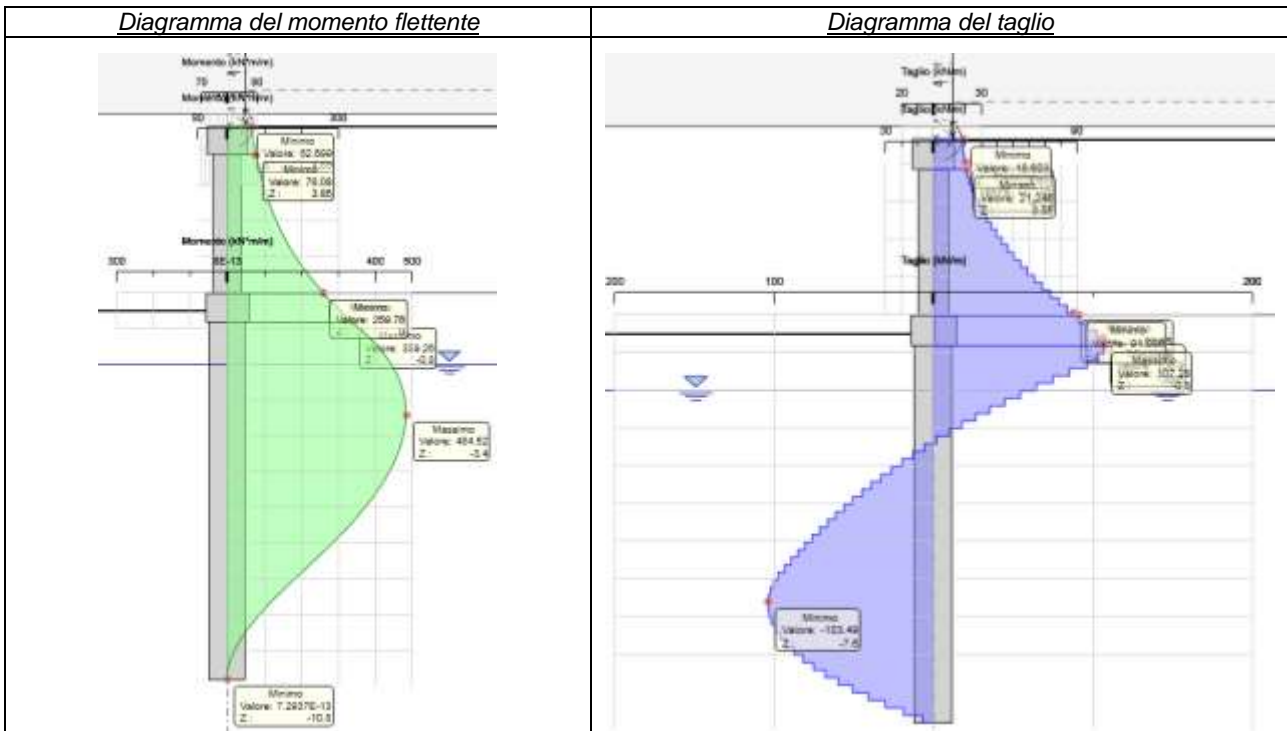


Figura 8-3. Sollecitazioni nelle strutture nella combinazione SLU A1+M1+R1 nella condizione di vento dominante

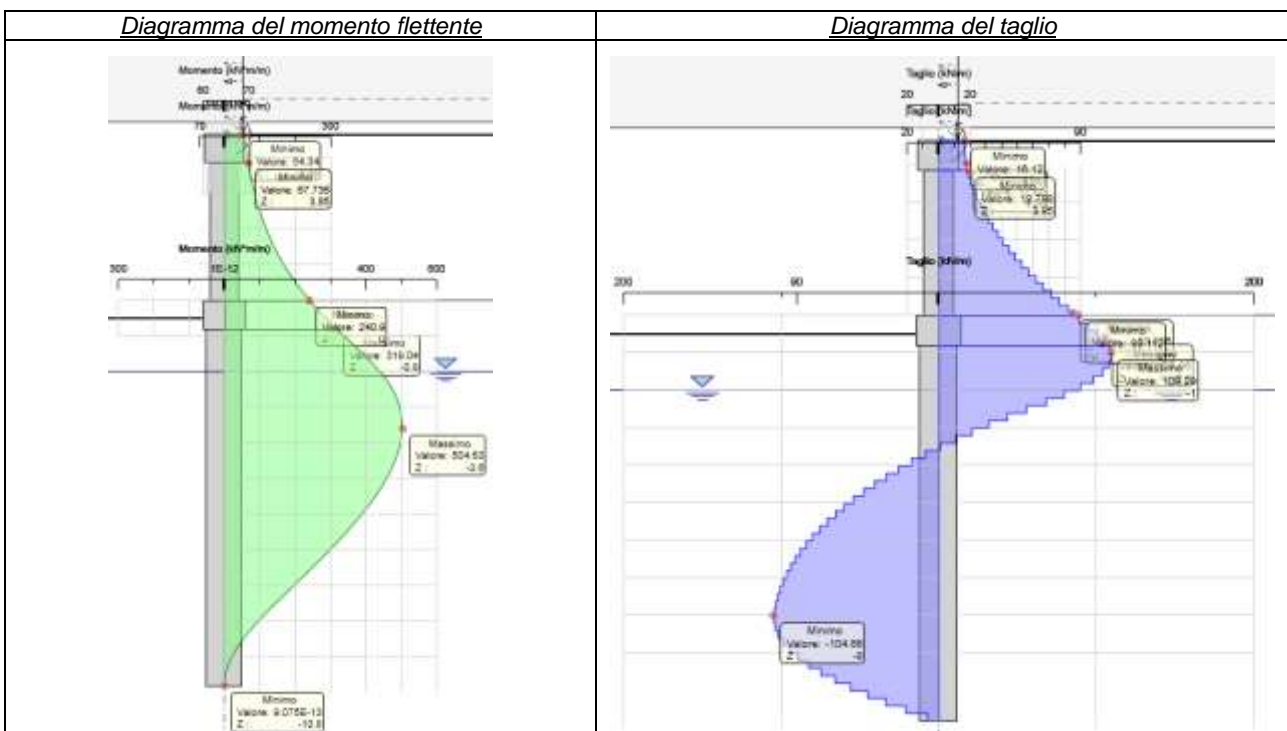


Figura 8-4. Sollecitazioni nelle strutture nella combinazione SLU A2+M2+R1 nella condizione di vento dominante

**AUTOSTRADA A14 BOLOGNA - BARI - TARANTO
TRATTO BORGO PANIGALE – BOLOGNA SAN LAZZARO
POTENZIAMENTO IN SEDE DEL SISTEMA
AUTOSTRADALE E TANGENZIALE DI BOLOGNA
“PASSANTE DI BOLOGNA”**

PROGETTO DEFINITIVO

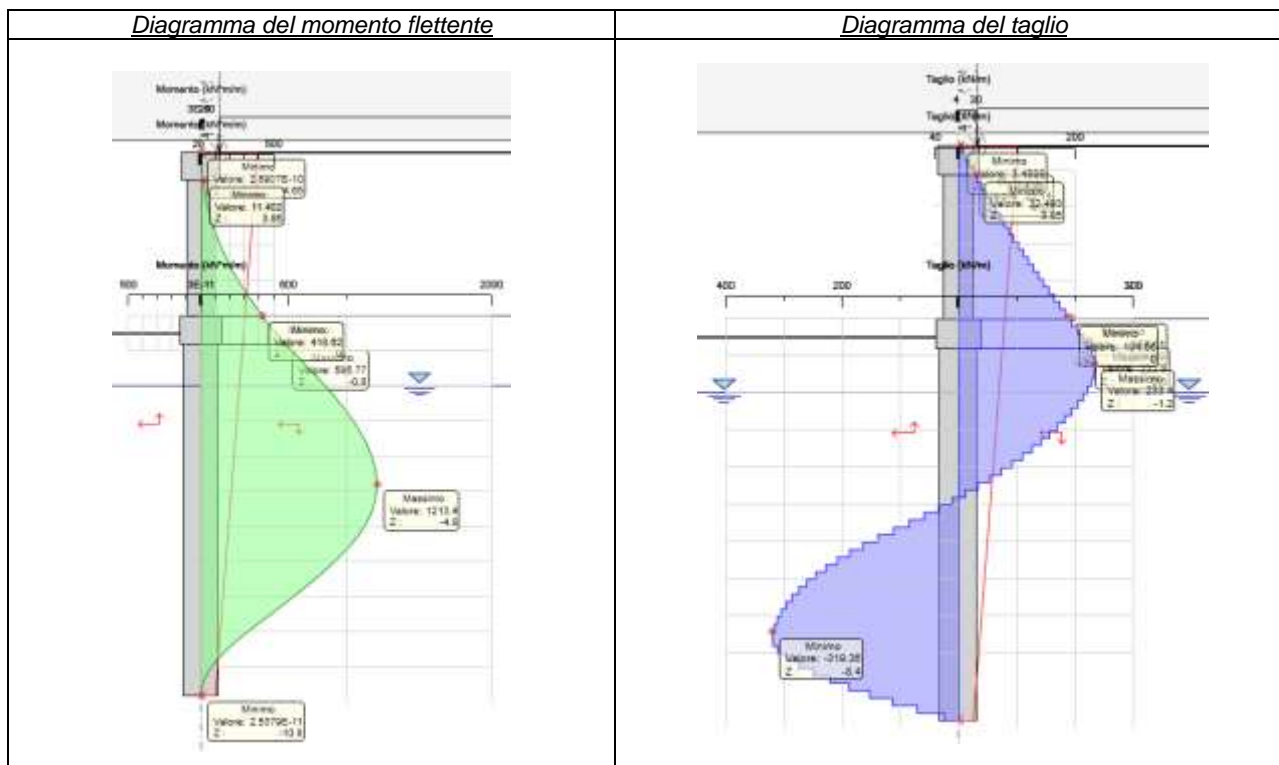


Figura 8-5. Sollecitazioni nelle strutture nella combinazione SLV (sisma)

Dalle azioni massime per metro lineare riportate in figura si ottengono le azioni di progetto per ciascun elemento strutturale sintetizzate in Tabella 8-1. Per completezza sono riportate anche le sollecitazioni massime in esercizio.

C.d.C.	Fase	Sezione	Azione	Cordolo in sommità	Setto in elevazione	Cordolo testa pali	Pali
SLE	5	M _{max}	M (kNm)	52.1	182.7	241.4	419.7
			V (kN)	13.6	64.5	79.1	3.3
		V _{max}	M (kNm)	52.1	182.7	241.4	308.7
			V (kN)	13.6	64.5	79.1	95.2
SLU-STR	5	M _{max}	M (kNm)	78.1	259.8	339.3	581.4
			V (kN)	20.1	87.7	106.9	2.6
		V _{max}	M (kNm)	78.1	259.8	339.3	432.9
			V (kN)	20.1	87.7	106.9	128.7
SLU-GEO	5	M _{max}	M (kNm)	67.7	240.9	319.0	605.6
			V (kN)	17.7	85.7	105.9	0.8
		V _{max}	M (kNm)	67.7	240.9	319.0	408.9
			V (kN)	17.7	85.7	105.9	130.4
SLV	6	M _{max}	M (kNm)	11.4	418.6	585.8	1456.0
			V (kN)	25.1	188.6	222.8	13.8
		V _{max}	M (kNm)	11.4	418.6	585.8	533.1
			V (kN)	25.1	188.6	222.8	383.2

Tabella n. 8-1. Azioni di progetto per le verifiche strutturali

9 ANALISI DELL'OPERA - VERIFICHE

9.1 VERIFICA DELL'IMMORSAMENTO DEI PALI

In figura 9-1 e in Figura 9-2 sono rappresentati i diagrammi di spinta a monte e a valle del muro nelle due combinazioni di carico più sfavorevoli ai fini delle verifiche geotecniche: SLU-GEO (Vento dominante) e SLV. In entrambi i casi la spinta passiva mobilitata a valle dell'opera è inferiore al 90% della resistenza disponibile:

- Combinazione SLU-GEO - fase 5: Thrust ratio = $690.49/2034.9 = 0.339$.
- Combinazione SLV – fase 6: Thrust ratio = $1035.4/1900.8 = 0.545$.

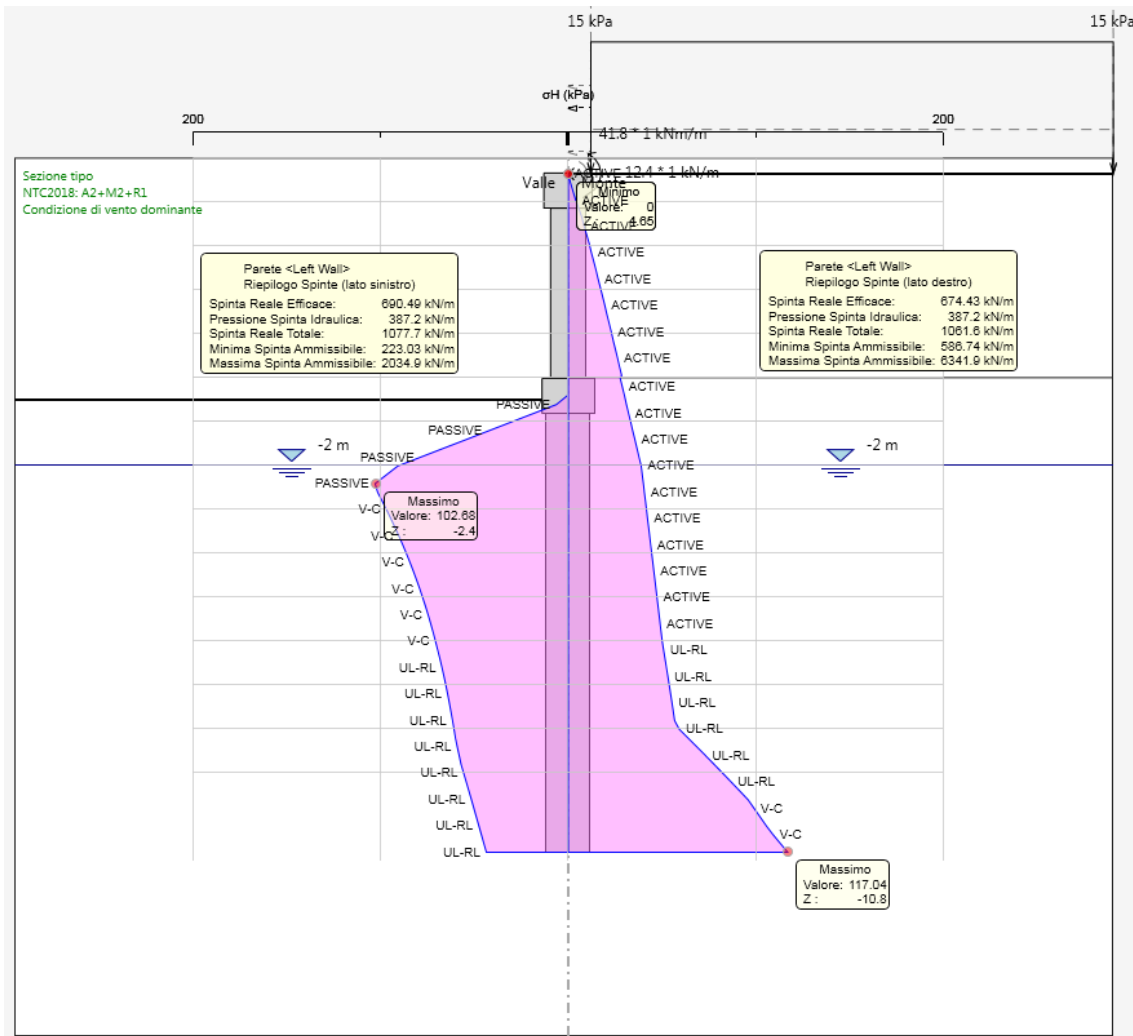


Figura 9-1. Riepilogo spinte fase 5 (vento dominante) – combinazione A2+M2+R1

**AUTOSTRADA A14 BOLOGNA - BARI - TARANTO
TRATTO BORGO PANIGALE – BOLOGNA SAN LAZZARO
POTENZIAMENTO IN SEDE DEL SISTEMA
AUTOSTRADALE E TANGENZIALE DI BOLOGNA
“PASSANTE DI BOLOGNA”**

PROGETTO DEFINITIVO

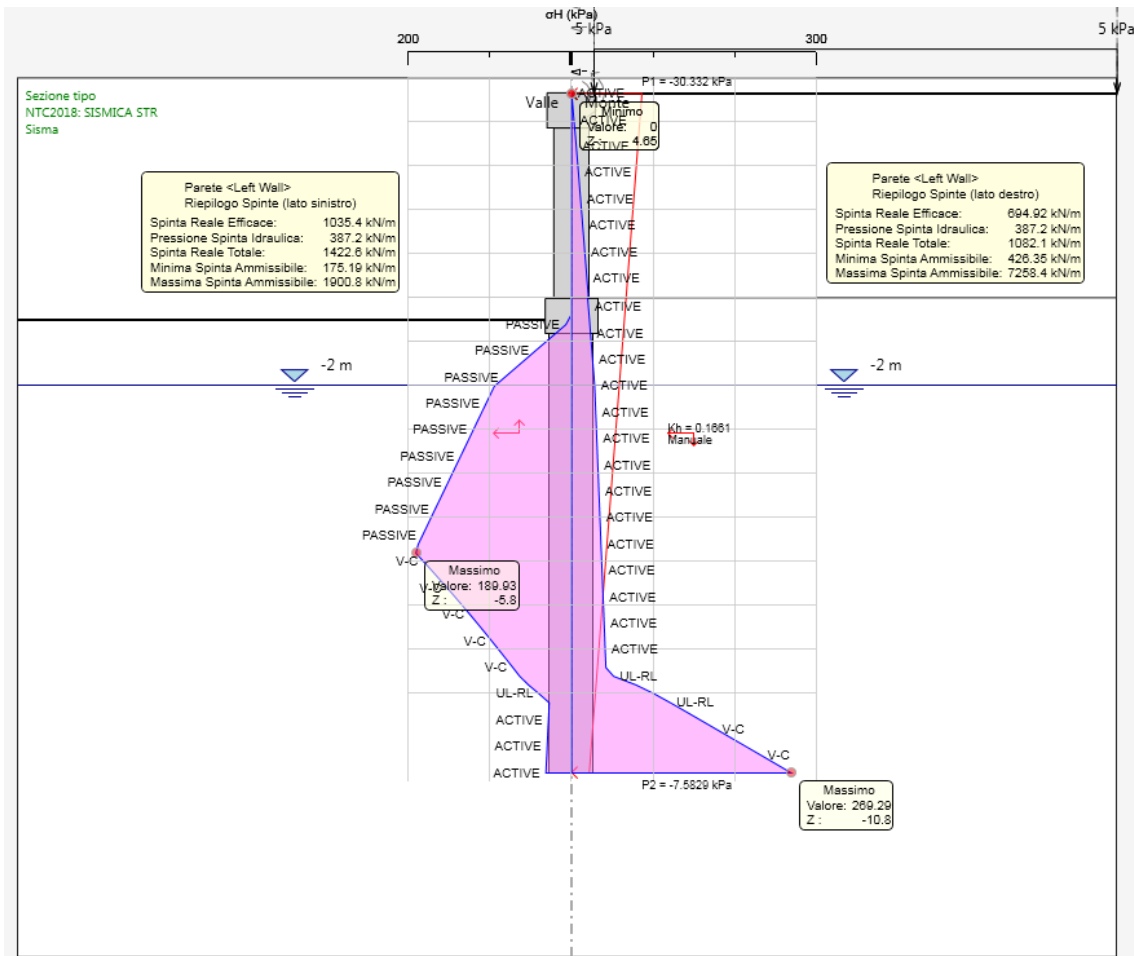


Figura 9-2. Riepilogo spinte fase 6 (sisma) – combinazione SLV

9.2 VERIFICA STRUTTURALE DEI PALI

La verifica strutturale dei pali viene svolta trascurando (a favore di sicurezza) la componente assiale del carico.

Si dispongono:

20 ϕ 26 con staffe a due braccia ϕ 12 passo 15cm.

Segue tabulato di calcolo.

DATI GENERALI SEZIONE IN C.A.

NOME SEZIONE: Palo 1000

Descrizione Sezione: Palo diametro 1000 mm
 Metodo di calcolo resistenza: Stati Limite Ultimi
 Normativa di riferimento: N.T.C.
 Tipologia sezione: Sezione predefinita
 Forma della sezione: Circolare
 Percorso sollecitazione: A Sforzo Norm. costante
 Condizioni Ambientali: Poco aggressive
 Riferimento Sforzi assegnati: Assi x,y principali d'inertia
 Riferimento alla sismicità: Zona non sismica
 Posizione sezione nell'asta: In zona critica

**AUTOSTRADA A14 BOLOGNA - BARI - TARANTO
TRATTO BORGO PANIGALE – BOLOGNA SAN LAZZARO
POTENZIAMENTO IN SEDE DEL SISTEMA
AUTOSTRADALE E TANGENZIALE DI BOLOGNA
“PASSANTE DI BOLOGNA”**



PROGETTO DEFINITIVO

CARATTERISTICHE DI RESISTENZA DEI MATERIALI IMPIEGATI

CONGLOMERATO -	Classe: C25/30	
	Resis. compr. di calcolo fcd :	141,60 daN/cm ²
	Resis. compr. ridotta fcd' :	70,80 daN/cm ²
	Def.unit. max resistenza ec2 :	0,0020
	Def.unit. ultima ecu :	0,0035
	Diagramma tensione-deformaz. :	Parabola-Rettangolo
	Modulo Elastico Normale Ec :	314750 daN/cm ²
	Coeff. di Poisson :	0,20
	Resis. media a trazione fctm:	26,00 daN/cm ²
	Coeff. Omogen. S.L.E. :	15,0
Combinazioni Rare in Esercizio		
	Sc Limite :	150,00 daN/cm ²
	Apert.Fess.Limite :	Non prevista
ACCIAIO -	Tipo: B450C	
	Resist. caratt. snervam. fyk:	4500,0 daN/cm ²
	Resist. caratt. rottura ftk:	4500,0 daN/cm ²
	Resist. snerv. di calcolo fyd:	3913,0 daN/cm ²
	Resist. ultima di calcolo ftd:	3913,0 daN/cm ²
	Deform. ultima di calcolo Epu:	0,068
	Modulo Elastico Ef :	2000000 daN/cm ²
	Diagramma tensione-deformaz. :	Bilineare finito
	Coeff. Aderenza ist. β1*β2 :	1,00 daN/cm ²
	Coeff. Aderenza diff. β1*β2 :	0,50 daN/cm ²
	Comb.Rare Sf Limite :	3600,0 daN/cm ²

CARATTERISTICHE GEOMETRICHE ED ARMATURE SEZIONE

Diametro sezione (cm):	100,0 cm
Barre circonfer.:	20Ø26 (106,2 cm ²)
Copriferro (dal baric. barre):	8,5 cm

ST.LIM.ULTIMI - SFORZI PER OGNI COMBINAZIONE ASSEGNATA

N	Sforzo normale [daN] applicato nel baricentro (posit. se di compress.)
Mx	Coppia concentrata in daNm applicata all'asse x baric. della sezione con verso positivo se tale da comprimere il lembo sup. della sezione
Vy	Taglio [daN] in direzione parallela all'asse y baric. della sezione

N.Comb.	N	Mx	Vy	MT
1	0	145600	1380	0
2	0	53310	38320	0

COMB. RARE (S.L.E.) - SFORZI PER OGNI COMBINAZIONE ASSEGNATA

N	Sforzo normale [daN] applicato nel baricentro (positivo se di compress.)
Mx	Coppia concentrata in daNm applicata all'asse x baricentrico della sezione con verso positivo se tale da comprimere il lembo superiore della sezione
My	Coppia concentrata in daNm applicata all'asse y baricentrico della sezione con verso positivo se tale da comprimere il lembo destro della sezione

N.Comb.	N	Mx
1	0	41970

RISULTATI DEL CALCOLO

Copriferro netto minimo barre longitudinali: 7,2 cm
 Interferro netto minimo barre longitudinali: 10,4 cm
 Copriferro netto minimo staffe: 6,0 cm

**AUTOSTRADA A14 BOLOGNA - BARI - TARANTO
TRATTO BORGO PANIGALE – BOLOGNA SAN LAZZARO
POTENZIAMENTO IN SEDE DEL SISTEMA
AUTOSTRADALE E TANGENZIALE DI BOLOGNA
“PASSANTE DI BOLOGNA”**



PROGETTO DEFINITIVO

METODO AGLI STATI LIMITE ULTIMI - RISULTATI PRESSO-TENSO FLESSIONE

Ver	S = combinazione verificata / N = combin. non verificata
N	Sforzo normale assegnato [in daN] (positivo se di compressione)
Mx	Momento flettente assegnato [in daNm] riferito all'asse x baricentrico
N ult	Sforzo normale ultimo [in daN] nella sezione (positivo se di compress.)
Mx ult	Momento flettente ultimo [in daNm] riferito all'asse x baricentrico
Mis.Sic.	Misura sicurezza = rapporto vettoriale tra (N ult, Mx ult) e (N, Mx) Verifica positiva se tale rapporto risulta ≥ 1.000
Yneutro	Ordinata [in cm] dell'asse neutro a rottura nel sistema di rif. X,Y,O sez.
x/d	Rapp. di duttilità a rottura misurato in presenza di sola flessione (travi)
C.Rid.	Coeff. di riduz. momenti per sola flessione in travi continue Area efficace barre inf. (per presenza di torsione) = 106,2 cm ²

N.Comb.	Ver	N	Mx	N ult	Mx ult	Mis.Sic.	Yneutro	x/d	
C.Rid.									
0,79	1	S	0	145600	1	147990	1,016	24,1	0,28
0,79	2	S	0	53310	1	147990	2,776	24,1	0,28

METODO AGLI STATI LIMITE ULTIMI - DEFORMAZIONI UNITARIE ALLO STATO ULTIMO

ec max	Deform. unit. massima del conglomerato a compressione
ec 3/7	Deform. unit. del conglomerato nella fibra a 3/7 dell'altezza efficace
Yc max	Ordinata in cm della fibra corrisp. a ec max (sistema rif. X,Y,O sez.)
ef min	Deform. unit. minima nell'acciaio (negativa se di trazione)
Yf min	Ordinata in cm della barra corrisp. a ef min (sistema rif. X,Y,O sez.)
ef max	Deform. unit. massima nell'acciaio (positiva se di compressione)
Yf max	Ordinata in cm della barra corrisp. a ef max (sistema rif. X,Y,O sez.)

N.Comb.	ec max	ec 3/7	Yc max	ef min	Yf min	ef max	Yf max
1	0,00350	-0,00229	50,0	0,00235	41,5	-0,00887	-41,5
2	0,00350	-0,00229	50,0	0,00235	41,5	-0,00887	-41,5

ARMATURE A TAGLIO E/O TORSIONE DI INVILUPPO PER TUTTE LE COMBINAZIONI ASSEGNATE

Diametro staffe:	12 mm	
Passo staffe:	15,0 cm	[Passo massimo di normativa = 17,6 cm]
N.Bracci staffe:	2	
Area staffe/m :	15,1 cm ² /m	[Area Staffe Minima normativa = 12,8 cm ² /m]

METODO AGLI STATI LIMITE ULTIMI - VERIFICHE A TAGLIO

Ver	S = comb.verificata a taglio-tors./ N = comb. non verificata
Vsdu	Taglio agente [daN] uguale al taglio Vy di comb. (sollecit. retta)
Vrd	Taglio resistente [daN] in assenza di staffe
Vcd	Taglio compressione resistente [daN] lato conglomerato
Vwd	Taglio trazione resistente [daN] assorbito dalle staffe
bw	Larghezza minima [cm] sezione misurata parallelam. all'asse neutro
Teta	Angolo [gradi sessadec.] di inclinazione dei puntoni di conglomerato
Acw	Coefficiente maggiorativo della resistenza a taglio per compressione
Afst	Area staffe/metro strettamente necessaria per taglio e torsione [cm ² /m]

N.Comb.	Ver	Vsdu	Vrd	Vcd	Vwd	bw	Teta	Acw	Afst
1	S	1380	21754	148163	104758	85,5	21,80	1,000	0,2
2	S	38320	21754	148163	104758	85,5	21,80	1,000	5,5

**AUTOSTRADA A14 BOLOGNA - BARI - TARANTO
TRATTO BORGOPANIGALE – BOLOGNA SAN LAZZARO
POTENZIAMENTO IN SEDE DEL SISTEMA
AUTOSTRADALE E TANGENZIALE DI BOLOGNA
“PASSANTE DI BOLOGNA”**



PROGETTO DEFINITIVO

COMBINAZIONI RARE IN ESERCIZIO - VERIFICA MASSIME TENSIONI NORMALI

Ver	S = combinazione verificata / N = combin. non verificata
Sc max	Massima tensione di compress.(+) nel conglom. in fase fessurata ([daN/cm ²]
Yc max	Ordinata in cm della fibra corrisp. a Sc max (sistema rif. X,Y,0)
Sc min	Minima tensione di compress.(+) nel conglom. in fase fessurata ([daN/cm ²]
Yc min	Ordinata in cm della fibra corrisp. a Sc min (sistema rif. X,Y,0)
Sf min	Minima tensione di trazione (-) nell'acciaio [daN/cm ²]
Yf min	Ordinata in cm della barra corrisp. a Sf min (sistema rif. X,Y,0)
Dw Eff.	Spessore di conglomerato [cm] in zona tesa considerata aderente alle barre
Ac eff.	Area di congl. [cm ²] in zona tesa aderente alle barre (verifica fess.)
Af eff.	Area Barre tese di acciaio [cm ²] ricadente nell'area efficace(verifica fess.)
D barre	Distanza media in cm tra le barre tese efficaci (verifica fess.)

N.Comb. Ver Sc max Yc max Sc min Yc min Sf min Yf min Dw Eff. Ac eff. Af eff.
Dbarre

0,0	1	S	55,5	-50,0	0,0	-50,0	-1547	41,5	26,7	2427	37,2
-----	---	---	------	-------	-----	-------	-------	------	------	------	------

COMBINAZIONI RARE IN ESERCIZIO - VERIFICA APERTURA FESSURE

Ver	S = combinazione verificata / N = combin. non verificata
ScImax	Massima tensione nel conglomerato nello STATO I non fessurato [daN/cm ²]
ScI_min	Minima tensione nel conglomerato nello STATO I non fessurato [daN/cm ²]
Sc Eff	Tensione al limite dello spessore efficace nello STATO I [daN/cm ²]
K3	Coeff. di normativa = 0,25 (Scmin + ScEff)/(2 Scmin)
Beta12	Prodotto dei Coeff. di aderenza Beta1*Beta2
Eps	Deformazione unitaria media tra le fessure
Srm	Distanza media in mm tra le fessure
Ap.fess.	Apertura delle fessure in mm = 1,7*Eps*Srm

N.Comb. Ver ScImax ScImin Sc Eff K3 Beta12 Eps Srm
Ap.Fess.

0,155	1	S	33,4	-33,4	-15,6	0,183	1,0	0,000309	294
-------	---	---	------	-------	-------	-------	-----	----------	-----

9.3 VERIFICA STRUTTURALE DEL SETTO IN ELEVAZIONE

La verifica strutturale del setto in elevazione viene svolta trascurando (a favore di sicurezza) la componente assiale del carico.

Si dispongono 5φ26 + 5φ26 e staffe chiuse φ12 passo 10 cm.

Segue tabulato di calcolo.

DATI GENERALI SEZIONE IN C.A.

NOME SEZIONE: Setto 800

Descrizione Sezione:	
Metodo di calcolo resistenza:	Stati Limite Ultimi
Normativa di riferimento:	N.T.C.
Tipologia sezione:	Sezione predefinita
Forma della sezione:	Rettangolare
Percorso sollecitazione:	A Sforzo Norm. costante
Condizioni Ambientali:	Moderat. aggressive

**AUTOSTRADA A14 BOLOGNA - BARI - TARANTO
TRATTO BORGO PANIGALE – BOLOGNA SAN LAZZARO
POTENZIAMENTO IN SEDE DEL SISTEMA
AUTOSTRADALE E TANGENZIALE DI BOLOGNA
“PASSANTE DI BOLOGNA”**



PROGETTO DEFINITIVO

RISULTATI DEL CALCOLO

Copriferro netto minimo barre longitudinali: 5,4 cm
Interferro netto minimo barre longitudinali: 19,1 cm
Copriferro netto minimo staffe: 4,2 cm

METODO AGLI STATI LIMITE ULTIMI - RISULTATI PRESSO-TENSO FLESSIONE

Ver S = combinazione verificata / N = combin. non verificata
N Sforzo normale assegnato [in daN] (positivo se di compressione)
Mx Momento flettente assegnato [in daNm] riferito all'asse x baricentrico
N ult Sforzo normale ultimo [in daN] nella sezione (positivo se di compress.)
Mx ult Momento flettente ultimo [in daNm] riferito all'asse x baricentrico
Mis.Sic. Misura sicurezza = rapporto vettoriale tra (N ult, Mx ult) e (N, Mx)
Verifica positiva se tale rapporto risulta ≥ 1.000
Yneutro Ordinata [in cm] dell'asse neutro a rottura nel sistema di rif. X,Y,O sez.
x/d Rapp. di duttilità a rottura misurato in presenza di sola flessione (travi)
C.Rid. Coeff. di riduz. momenti per sola flessione in travi continue
Area efficace barre inf. (per presenza di torsione)= 26,5 cm²
Area efficace barre sup. (per presenza di torsione)= 26,5 cm²

N.Comb.	Ver	N	Mx	N ult	Mx ult	Mis.Sic.	Yneutro	x/d
C.Rid.								
1	S	0	41860	-15	72597	1,734	72,8	0,10

METODO AGLI STATI LIMITE ULTIMI - DEFORMAZIONI UNITARIE ALLO STATO ULTIMO

ec max Deform. unit. massima del conglomerato a compressione
ec 3/7 Deform. unit. del conglomerato nella fibra a 3/7 dell'altezza efficace
Yc max Ordinata in cm della fibra corrisp. a ec max (sistema rif. X,Y,O sez.)
ef min Deform. unit. minima nell'acciaio (negativa se di trazione)
Yf min Ordinata in cm della barra corrisp. a ef min (sistema rif. X,Y,O sez.)
ef max Deform. unit. massima nell'acciaio (positiva se di compressione)
Yf max Ordinata in cm della barra corrisp. a ef max (sistema rif. X,Y,O sez.)

N.Comb.	ec max	ec 3/7	Yc max	ef min	Yf min	ef max	Yf max
1	0,00350	-0,01326	80,0	0,00023	73,3	-0,03233	6,7

ARMATURE A TAGLIO E/O TORSIONE DI INVILUPPO PER TUTTE LE COMBINAZIONI ASSEGNATE

Diametro staffe: 12 mm
Passo staffe: 10,0 cm [Passo massimo di normativa = 15,1 cm]
N.Bracci staffe: 2
Area staffe/m : 22,6 cm²/m [Area Staffe Minima normativa = 15,0 cm²/m]

METODO AGLI STATI LIMITE ULTIMI - VERIFICHE A TAGLIO

Ver S = comb.verificata a taglio-tors./ N = comb. non verificata
Vsdu Taglio agente [daN] uguale al taglio Vy di comb. (sollecit. retta)
Vrd Taglio resistente [daN] in assenza di staffe
Vcd Taglio compressione resistente [daN] lato conglomerato
Vwd Taglio trazione resistente [daN] assorbito dalle staffe
bw Larghezza minima [cm] sezione misurata parallelam. all'asse neutro
Teta Angolo [gradi sessadec.] di inclinazione dei puntoni di conglomerato
Acw Coefficiente maggiorativo della resistenza a taglio per compressione
Afst Area staffe/metro strettamente necessaria per taglio e torsione [cm²/m]

**AUTOSTRADA A14 BOLOGNA - BARI - TARANTO
TRATTO BORGO PANIGALE – BOLOGNA SAN LAZZARO
POTENZIAMENTO IN SEDE DEL SISTEMA
AUTOSTRADALE E TANGENZIALE DI BOLOGNA
“PASSANTE DI BOLOGNA”**



PROGETTO DEFINITIVO

N.Comb.	Ver	Vsdu	Vrd	Vcd	Vwd	bw	Teta	Acw	Afst
1	S	18860	25499	180395	145975	100,0	21,80	1,000	2,9

COMBINAZIONI RARE IN ESERCIZIO - VERIFICA MASSIME TENSIONI NORMALI

Ver	S = combinazione verificata / N = combin. non verificata
Sc max	Massima tensione di compress.(+) nel conglom. in fase fessurata ([daN/cm ²]
Yc max	Ordinata in cm della fibra corrisp. a Sc max (sistema rif. X,Y,O)
Sc min	Minima tensione di compress.(+) nel conglom. in fase fessurata ([daN/cm ²]
Yc min	Ordinata in cm della fibra corrisp. a Sc min (sistema rif. X,Y,O)
Sf min	Minima tensione di trazione (-) nell'acciaio [daN/cm ²]
Yf min	Ordinata in cm della barra corrisp. a Sf min (sistema rif. X,Y,O)
Dw Eff.	Spessore di conglomerato [cm] in zona tesa considerata aderente alle barre
Ac eff.	Area di congl. [cm ²] in zona tesa aderente alle barre (verifica fess.)
Af eff.	Area Barre tese di acciaio [cm ²] ricadente nell'area efficace(verifica fess.)
D barre	Distanza media in cm tra le barre tese efficaci (verifica fess.)

N.Comb.	Ver	Sc max	Yc max	Sc min	Yc min	Sf min	Yf min	Dw Eff.	Ac eff.	Af eff.	Dbarre
1	S	14,2	80,0	-14,2	80,0	-177	73,3	0,0	0	0,0	0,0

COMBINAZIONI RARE IN ESERCIZIO - VERIFICA APERTURA FESSURE

Ver	S = combinazione verificata / N = combin. non verificata
ScImax	Massima tensione nel conglomerato nello STATO I non fessurato [daN/cm ²]
ScI_min	Minima tensione nel conglomerato nello STATO I non fessurato [daN/cm ²]
Sc Eff	Tensione al limite dello spessore efficace nello STATO I [daN/cm ²]
K3	Coeff. di normativa = 0,25 (Scmin + ScEff)/(2 Scmin)
Beta12	Prodotto dei Coeff. di aderenza Beta1*Beta2
Eps	Deformazione unitaria media tra le fessure
Srm	Distanza media in mm tra le fessure
Ap.fess.	Apertura delle fessure in mm = 1,7*Eps*Srm

N.Comb.	Ver	ScImax	ScImin	Sc Eff	K3	Beta12	Eps	Srm
1	S	0,0	0,0	0,0		0,0	0,000000	0

Ap.Fess. 0,000