

COMMITTENTE:



PROGETTAZIONE:



U.O. INFRASTRUTTURE NORD

PROGETTO DEFINITIVO

DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA – CATANIA – PALERMO NUOVO COLLEGAMENTO PALERMO – CATANIA

RADDOPPIO TRATTA FIUME TORTO – LERCARA DIRAMAZIONE LOTTO 1 + 2

VIABILITÀ

NV21 – Nuova viabilità di accesso di collegamento Lercara-Nuova Fermata Lercara
Relazione di calcolo tombino D=1500

SCALA:



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

RS3Z 00 D 26 CL NV2103 001 B

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	EMISSIONE ESECUTIVA	C. INTEGRA	Gennaio 2020	M.SALLEOLINI 	Gennaio 2020	A. BARRECA 	Gennaio 2020	F. CHI Magg 2020 ITALFERR - UO INFRASTRUTTURE NORD Dott. Ing. Francesco Sacchi Ordine degli Ingegneri della Provincia di Roma n. 25172 Str. A
B	1° AGG. A CONSEGNA CSLLPP	C. INTEGRA	Maggio 2020	M.SALLEOLINI 	Maggio 2020	A. BARRECA 	Maggio 2020	

File: RS3Z00D26CLNV2103001B

n. Elab.:

INDICE

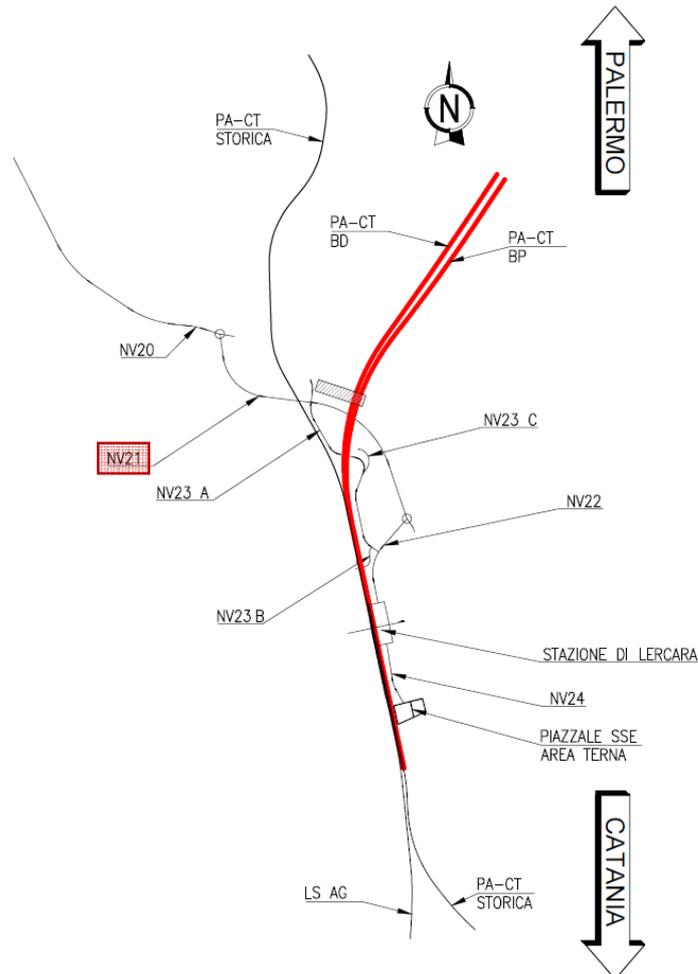
1. PREMESSA	2
2. DESCRIZIONE.....	4
3. NORMATIVE DI RIFERIMENTO	6
4. CARATTERISTICHE DEI MATERIALI	7
5. PARAMETRI GEOTECNICI	9
5.1 Profondità della falda	9
6. ANALISI DEI CARICHI	10
6.1 Pesi propri	10
6.2 Permanenti non strutturali	10
6.3 Carichi mobili (carico stradale).....	10
6.4 Azione di frenamento (Q_3).....	11
6.5 Azione del sisma	11
6.6 Ritiro del calcestruzzo.....	14
6.7 Variazione termica	14
6.8 Spinta statica del terreno	14
6.9 Spinta dovuta al sovraccarico accidentale.....	14
7. COMBINAZIONE DEI CARICHI.....	16
8. VERIFICHE STRUTTURALI	18
8.1 Verifiche per gli stati limite ultimi a flessione-pressoflessione	18
8.2 Verifica agli stati limite ultimi a taglio	18
8.3 Verifica agli stati limite d'esercizio	20
9. ANALISI STRUTTURALE	21
9.1 Modellazione strutturale : Scatolare.....	21
9.2 Analisi dei carichi	23

9.3	Combinazioni	26
9.4	Sollecitazioni.....	28
9.5	Verifiche strutturali	33
9.5.1	Verifica piedritti.....	33
9.5.2	Verifica soletta superiore	39
9.5.3	Verifica soletta inferiore	45
10.	INCIDENZA SCATOLARE	51
11.	DICHIARAZIONI SECONDO D.M. 17/01/2018 (P.TO 10.2)	52
11.1	Tipo di analisi svolte	52
11.2	Origine e caratteristiche dei Codici di Calcolo	52
11.3	Giudizio motivato di accettabilità dei risultati	52

1. PREMESSA

Il presente documento viene emesso nell'ambito della redazione degli elaborati tecnici relativi alla progettazione definitiva del collegamento Palermo-Catania, raddoppio tratta Fiumetorto-Lercara Diramazione, appartenente alla Direttrice ferroviaria Messina-Catania-Palermo.

Nella presente relazione è riportato il calcolo strutturale tipologico dei tombini di geometria circolare $\phi 1500$ mm della nuova viabilità di collegamento Lercara-Nuova Fermata Lercara (NV21).

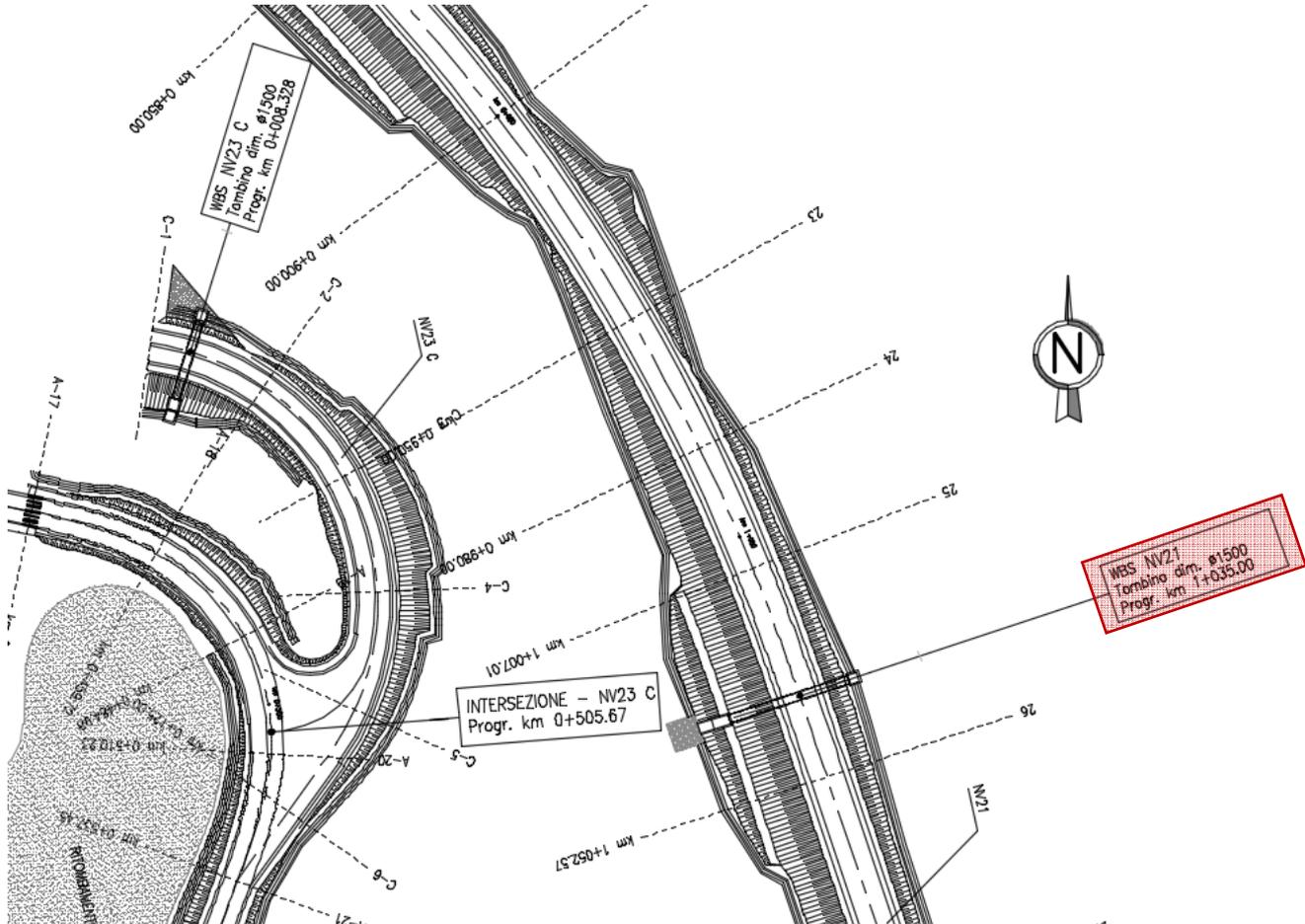


Si fa riferimento al tombino avente il ricoprimento minimo e pari a 4.91 m (situato al km 1+035) poiché, data la geometria ed i carichi applicati, tale condizione è risultata essere la più gravosa per le successive verifiche.

NV21 – Nuova viabilità di collegamento Lercara-
Nuova Fermata Lercara
Relazione di calcolo tombino D=1500

COMMESSA	LOTTO	FASE-ENTE	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3Z	00	D26	NV2103001	B	3 di 56

Segue uno stralcio della planimetria di progetto con ubicazione dell'opera.



2. DESCRIZIONE

Nella seguente relazione, in particolare, vengono descritte le verifiche agli Stati Limite del Tombino idraulico utilizzabile per attraversamenti stradali. avente le caratteristiche riportate nella seguente tabella:

Geometria del tombino			
Larghezza totale	Ltot	2.40	m
Altezza totale	Htot	2.40	m
Spessore min./max. soletta superiore	ss	0.30/0.76	m
Spessore min./max. piedritti	sp	0.30/0.76	m
Spessore min./max. soletta inferiore	sf	0.30/0.76	m
Diametro interno	Dint	1.5	m

Si riporta, di seguito, la sezione trasversale della struttura.

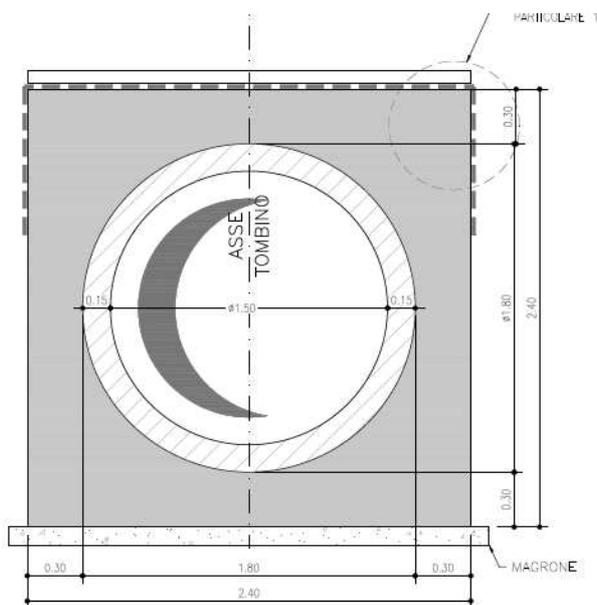


Figura 2.1- Sezione trasversale tombino idraulico

I tombini saranno calcolati nell'ipotesi di minimo ricoprimento (4.91 m), poiché, data la geometria ed i carichi applicati, tale situazione determina la condizione di carico più gravosa.

La struttura sarà realizzata in c.a. gettato in opera senza giunti intermedi.



PROGETTO DEFINITIVO
DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA-CATANIA-PALERMO
NUOVO COLLEGAMENTO PALERMO-CATANIA
RADDOPPIO TRATTA FIUMETORTO - LERCARA
DIRAMAZIONE - LOTTO 1+2

NV21 – Nuova viabilità di collegamento Lercara-
Nuova Fermata Lercara
Relazione di calcolo tombino D=1500

COMMESSA	LOTTO	FASE-ENTE	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3Z	00	D26	NV2103001	B	5 di 56

Geometria del Ricoprimento			
Pacchetto stradale	Hp	0.12	m
Ricoprimento	Hr	4.91	m
Imperm. più massetto cls sp. 5 cm	Hr	0.05	m

Si trascura, a favore di sicurezza, l'eventuale presenza del riempimento interno.

3. NORMATIVE DI RIFERIMENTO

Il dimensionamento e la verifica degli elementi strutturali sono stati condotti nel rispetto delle seguenti normative:

- Decreto Ministeriale 17 gennaio 2018: Aggiornamento delle Norme tecniche per le costruzioni;
- Circolare 21 gennaio 2019, n.7 C.S.LL.PP.: Istruzioni per l'applicazione dell'“Aggiornamento delle Norme tecniche per le costruzioni di cui al D.M. 17 gennaio 2018;
- Circolare 15 ottobre 1996, n.252 AA.GG./S.T.C.: Istruzioni per l'applicazione delle “Nuove norme tecniche per il calcolo, l'esecuzione ed il collaudo delle opere in cemento armato normale e precompresso e per le strutture metalliche” di cui al decreto ministeriale 9 gennaio 1996;
- RFI DTC SI MA IFS 001 B: “Manuale di progettazione delle opere civili” del 22/12/2017.
- RFI DTC SI PS MA IFS 001 B: Sezione 2 – Ponti e Strutture

Riferimenti STI:

– Regolamento (UE) N. 1299/2014 della Commissione del 18 novembre 2014 relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per il sottosistema “infrastruttura” del sistema ferroviario dell'Unione europea, modificato dal Regolamento di esecuzione (UE) N° 2019/776 della Commissione del 16 maggio 2019;

4. CARATTERISTICHE DEI MATERIALI

MAGRONE - C12/15				
Descrizione	Simbolo	Formula	Unità di misura	Valore
Resistenza cubica a compressione	R_{ck}		N/mm ²	15
Contenuto minimo cemento			kg/m ³	150

CALCESTRUZZO CLASSE 30/37				
Descrizione	Simbolo	Formula	Unità di misura	Valore
Resistenza cubica a compressione	R_{ck}		N/mm ²	37.0
Resistenza cilindrica a compressione	f_{ck}	$0.83 * R_{ck}$	N/mm ²	30.7
Resistenza cilindrica media a compressione	f_{cm}	$f_{ck}+8$	N/mm ²	38.7
Coefficiente per effetti a lungo termine e sfavorevoli	$\alpha_{cc} (t>28gg)$		-	0.85
Coefficiente parziale di sicurezza relativo al calcestruzzo	γ_c		-	1.5
Resistenza di calcolo a compressione	f_{cd}	$(\alpha_{cc} * f_{ck}) / \gamma_c$	N/mm ²	17.4
Resistenza cilindrica media a trazione	f_{ctm}	$0.3 * (f_{ck})^{2/3}$	N/mm ²	2.9
Resistenza cilindrica media a trazione	f_{ctk}	$0.7 * f_{ctm}$	N/mm ²	2.1
Resistenza di calcolo a trazione	f_{ctd}	f_{ctk} / γ_c	N/mm ²	1.4
Resistenza media a trazione per flessione	f_{ctm}	$1.2 * f_{ctm}$	N/mm ²	3.5
Resistenza cilindrica caratteristica a trazione	f_{ctk}	$0.7 * f_{ctm}$	N/mm ²	2.5
Modulo elastico	E_{cm}	$22000 * (f_{cm} / 10)^{0.3}$	N/mm ²	33019
Peso proprio	γ_c		N/m ³	25000
Coefficiente di Poisson	ν		-	0.2
Coefficiente di aderenza	η		-	1.0
Resistenza tangenziale caratteristica di aderenza	f_{bk}	$2.25 * \eta * f_{ctk}$	N/mm ²	4.6
Resistenza tangenziale di aderenza di calcolo	f_{bd}	f_{bk} / γ_c	N/mm ²	3.1

Acciaio ad aderenza migliorata B450C				
Descrizione	Simbolo	Formula	Unità di misura	Valore
Resistenza caratteristica di rottura	$f_{t\ nom}$		N/mm ²	540
Resistenza caratteristica a snervamento	$f_{y\ nom}$		N/mm ²	450
Coefficiente parziale di sicurezza relativo all'acciaio	γ_s		-	1.15
Resistenza di calcolo	f_{yd}	f_{yk} / γ_s	N/mm ²	391.3
Modulo elastico	E_s		N/mm ²	206000
Tensioni di progetto del cls allo S.L.E.				
Tensione massima di esercizio per l'acciaio	σ_s	$0.75 * f_{yk}$	N/mm ²	337.5

NV21 – Nuova viabilità di collegamento Lercara-
 Nuova Fermata Lercara
Relazione di calcolo tombino D=1500

COMMESSA	LOTTO	FASE-ENTE	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3Z	00	D26	NV2103001	B	8 di 56

Con riferimento al punto 4.1.6.1.3 delle NTC, al fine della protezione delle armature dalla corrosione il valore minimo dello strato di ricoprimento di calcestruzzo (copriferro) deve rispettare quanto indicato nella tabella C4.1.IV della Circolare 21.01.2019, riportata di seguito, nella quale sono distinte le tre condizioni ambientali di Tabella 4.1.III delle NTC.

			barre da c.a. elementi a piastra		barre da c.a. altri elementi		cavi da c.a.p elementi a piastra		cavi da c.a.p altri elementi	
Cmin	Co	ambiente	C \geq Co	Cmin \leq C<Co	C \geq Co	Cmin \leq C<Co	C \geq Co	Cmin \leq C<Co	C \geq Co	Cmin \leq C<Co
C25/30	C35/45	ordinario	15	20	20	25	25	30	30	35
C30/37	C40/50	aggressivo	25	30	30	35	35	40	40	45
C35/45	C45/55	molto ag.	35	40	40	45	45	50	50	50

In relazione all'aggressività ambientale e alla sensibilità dell'acciaio, l'apertura limite delle fessure è riportata nel prospetto seguente:

Classe di esposizione: XA1

Copriferro di progetto: 50 mm

Condizioni ambientali: Aggressive

Il valore limite di apertura delle fessure calcolato secondo le combinazioni agli SLE (frequente e quasi permanente) è pari ad uno dei seguenti valori nominali:

$w_1 = 0.2 \text{ mm}$

$w_2 = 0.3 \text{ mm}$

$w_3 = 0.4 \text{ mm}$

Gruppi di Esigenze	Condizioni ambientali	Combinazione di azioni	Armatura			
			Sensibile		Poco sensibile	
			Stato limite	w _k	Stato limite	w _k
A	Ordinarie	frequente	apertura fessure	≤ w ₂	apertura fessure	≤ w ₃
		quasi permanente	apertura fessure	≤ w ₁	apertura fessure	≤ w ₂
B	Aggressive	frequente	apertura fessure	≤ w ₁	apertura fessure	≤ w ₂
		quasi permanente	decompressione	-	apertura fessure	≤ w ₁
C	Molto aggressive	frequente	formazione fessure	-	apertura fessure	≤ w ₁
		quasi permanente	decompressione	-	apertura fessure	≤ w ₁

NV21 – Nuova viabilità di collegamento Lercara-
 Nuova Fermata Lercara
Relazione di calcolo tombino D=1500

COMMESSA	LOTTO	FASE-ENTE	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3Z	00	D26	NV2103001	B	9 di 56

5. PARAMETRI GEOTECNICI

Gli elaborati di riferimento sono:

Planimetria e Sezioni geotecniche viabilità - Tav. 1/7	R	S	3	Z	0	0	D	2	6	P	Z	G	E	0	0	0	0	0	0	1
Planimetria e Sezioni geotecniche viabilità - Tav. 2/7	R	S	3	Z	0	0	D	2	6	P	Z	G	E	0	0	0	0	0	0	2
Planimetria e Sezioni geotecniche viabilità - Tav. 3/7	R	S	3	Z	0	0	D	2	6	P	Z	G	E	0	0	0	0	0	0	3
Planimetria e Sezioni geotecniche viabilità - Tav. 4/7	R	S	3	Z	0	0	D	2	6	P	Z	G	E	0	0	0	0	0	0	4
Planimetria e Sezioni geotecniche viabilità - Tav. 5/7	R	S	3	Z	0	0	D	2	6	P	Z	G	E	0	0	0	0	0	0	5
Planimetria e Sezioni geotecniche viabilità - Tav. 6/7	R	S	3	Z	0	0	D	2	6	P	Z	G	E	0	0	0	0	0	0	6
Planimetria e Sezioni geotecniche viabilità - Tav. 7/7	R	S	3	Z	0	0	D	2	6	P	Z	G	E	0	0	0	0	0	0	7
Profilo longitudinale geotecnico viabilità - Tav. 1/7	R	S	3	Z	0	0	D	2	6	F	9	G	E	0	0	0	0	0	0	1
Profilo longitudinale geotecnico viabilità - Tav. 2/7	R	S	3	Z	0	0	D	2	6	F	9	G	E	0	0	0	0	0	0	2
Profilo longitudinale geotecnico viabilità - Tav. 3/7	R	S	3	Z	0	0	D	2	6	F	9	G	E	0	0	0	0	0	0	3
Profilo longitudinale geotecnico viabilità - Tav. 4/7	R	S	3	Z	0	0	D	2	6	F	9	G	E	0	0	0	0	0	0	4
Profilo longitudinale geotecnico viabilità - Tav. 5/7	R	S	3	Z	0	0	D	2	6	F	9	G	E	0	0	0	0	0	0	5
Profilo longitudinale geotecnico viabilità - Tav. 6/7	R	S	3	Z	0	0	D	2	6	F	9	G	E	0	0	0	0	0	0	6
Profilo longitudinale geotecnico viabilità - Tav. 7/7	R	S	3	Z	0	0	D	2	6	F	9	G	E	0	0	0	0	0	0	7

A titolo cautelativo si assumono i seguenti parametri geotecnici:

- Angolo di attrito (rinterro), ϕ' : 35°
- Modulo elastico terreno, E' : 25 MPa
- Coefficiente di Poisson, ν' : 0.3
- Categoria di sottosuolo: C
- Condizione topografica: T1

5.1 Profondità della falda

Ai fini dell'analisi dell'opera non si è considerata la presenza della falda idrica in quanto il livello di falda è al di sotto del piano di fondazione.

6. ANALISI DEI CARICHI

Nel seguente paragrafo si descrivono i carichi elementari che agiscono sulla struttura in oggetto. Tali azioni sono definite secondo le normative e sono utilizzate per la generazione delle combinazioni di carico nell'ambito delle verifiche di resistenza, in esercizio e in presenza dell'evento sismico. Tutti i carichi elementari si riferiscono a un concio longitudinale di larghezza unitaria, pertanto sono tutti definiti rispetto all'unità di lunghezza.

6.1 Pesi propri

Il peso dei differenti elementi strutturali viene calcolato automaticamente dal programma di calcolo utilizzato.

- Soletta di fondazione;
- Piedritti;
- Soletta di copertura.

Per i materiali si assumono i seguenti pesi specifici:

Calcestruzzo armato:	$\gamma_{c.a.}$	= 25.00 kN/m ³
Rilevato:	γ_{ril}	= 19.00 kN/m ³
Pacchetto stradale:	γ_{pac}	= 24.00 kN/m ³

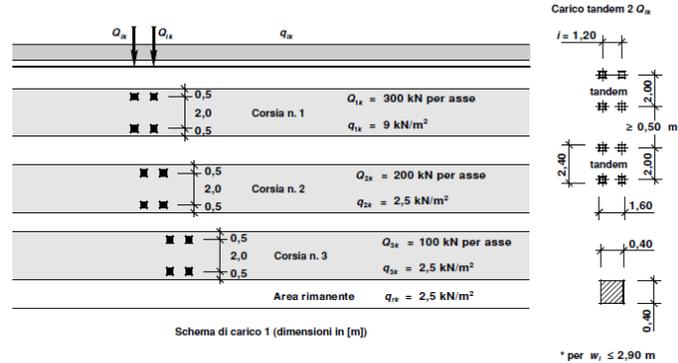
6.2 Permanenti non strutturali

Sono stati considerati i seguenti carichi permanenti sulla soletta superiore:

- Strato di usura;
- Binder;
- Strato di base;
- Strato di fondazione di inerti stabilizzati all'acqua e compattati.

6.3 Carichi mobili (carico stradale)

Utilizzato sia per le verifiche globali che per quelle locali, considerando un solo carico tandem per corsia, disposto in asse alla corsia stessa. Esso è costituito da carichi concentrati su due assi in tandem (applicati su impronte di pneumatico di forma quadrata e lato 0,40 m) e da carichi uniformemente distribuiti secondo le seguenti colonne di carico:



In senso trasversale i carichi Q_{ik} e q_{ik} sono distribuiti su corsie convenzionali di larghezza pari a 3,00 m in modo tale da ottenere la distribuzione trasversale più gravosa.

6.4 Azione di frenamento (Q_3)

La forza di frenamento o accelerazione è funzione del carico verticale totale agente sulla corsia convenzionale n.1 e per i ponti di 1^a categoria è uguale a:

$$180 \text{ kN} \leq Q_3 = 0,6 \cdot (2 \cdot Q_{1k}) + 0,10 \cdot q_{1k} \cdot w_1 \cdot L \leq 900 \text{ kN}$$

Tale azione deve essere applicata all'impalcato a quota pavimentazione.

6.5 Azione del sisma

Per tutte le opere d'arte di progetto vengono utilizzati, a vantaggio di sicurezza, i seguenti valori: $V_N=50$ anni e classe d'uso III a cui corrisponde un coefficiente d'uso $C_U = 1.50$.

La vita di riferimento V_R è quindi pari a 75 anni.

I parametri utilizzati per la definizione dell'azione sismica sono riportati di seguito.

- Classe d'uso: III
- Coefficiente d'uso $C_U = 1.5$
- Vita nominale $V_N = 50$ anni
- Categoria di suolo: C
- Condizione topografica: T1
- Fattore di struttura $q = 1$

L'azione sismica è stata calcolata per mezzo del foglio di calcolo Spettri-NTCver.1.0.3 messo a disposizione dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

I parametri per la determinazione dei punti dello spettro di risposta orizzontale e verticale sono riportati :

FASE 1. INDIVIDUAZIONE DELLA PERICOLOSITÀ DEL SITO

Ricerca per coordinate

LONGITUDINE: 13.6057
LATITUDINE: 37.748

Ricerca per comune

REGIONE: Sicilia
PROVINCIA: Palermo
COMUNE: Lercara Friddi

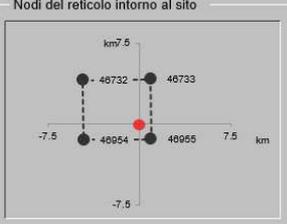
Elaborazioni grafiche

Grafici spettri di risposta
Variabilità dei parametri

Elaborazioni numeriche

Tabella parametri

Nodi del reticolo intorno al sito



Reticolo di riferimento

Controllo sul reticolo

- Sito esterno al reticolo
- Interpolazione su 3 nodi
- Interpolazione corretta

Interpolazione: superficie rigata



La "Ricerca per comune" utilizza le coordinate ISTAT del comune per identificare il sito. Si sottolinea che all'interno del territorio comunale le azioni sismiche possono essere significativamente diverse da quelle così individuate e si consiglia, quindi, la "Ricerca per coordinate".

INTRO
FASE 1
FASE 2
FASE 3

Di seguito si riportano gli spettri di risposta orizzontale e verticale allo Stato limite di salvaguardia della vita SLV utilizzati per il calcolo dell'azione sismica. Con tale azione sismica agente, le forze risultanti trasmesse dall'impalcato al piano appoggi della spalla in corrispondenza della sommità del muro di testata sono riportate al paragrafo successivo, sotto le voci **Ex**, **Ey** ed **Ez**.

FASE 2. SCELTA DELLA STRATEGIA DI PROGETTAZIONE

Vita nominale della costruzione (in anni) - V_N info

Coefficiente d'uso della costruzione - C_U info

Valori di progetto

Periodo di riferimento per la costruzione (in anni) - V_R info

Periodi di ritorno per la definizione dell'azione sismica (in anni) - T_R info

Stati limite di esercizio - SLE

SLO - $P_{VR} = 81\%$	<input type="text" value="68"/>
SLD - $P_{VR} = 63\%$	<input type="text" value="113"/>

Stati limite ultimi - SLU

SLV - $P_{VR} = 10\%$	<input type="text" value="1068"/>
SLC - $P_{VR} = 5\%$	<input type="text" value="2193"/>

Elaborazioni

Grafici parametri azione
Grafici spettri di risposta
Tabella parametri azione

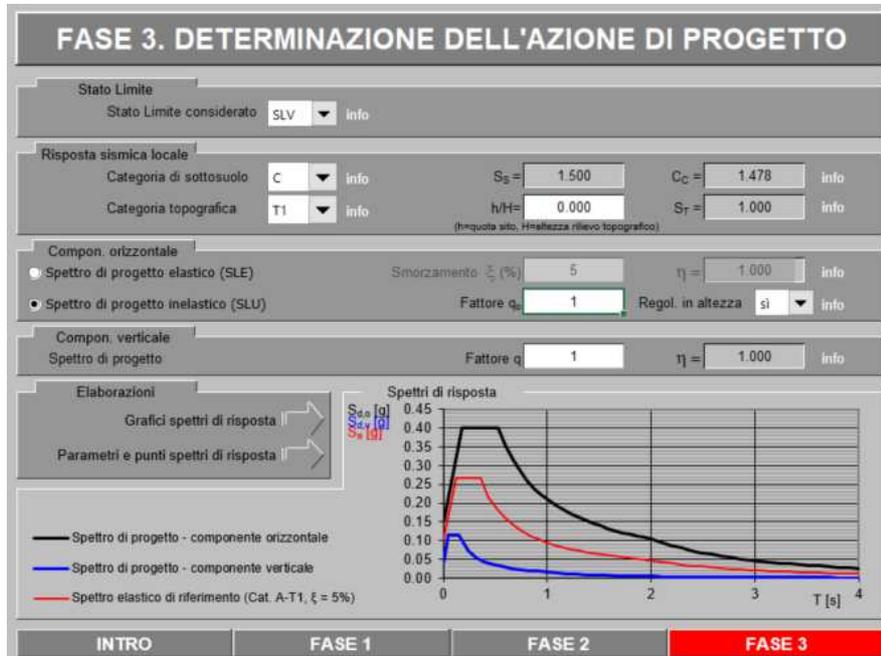
LEGENDA GRAFICO

---□--- Strategia per costruzioni ordinarie
- - -■- - - Strategia scelta

Strategia di progettazione

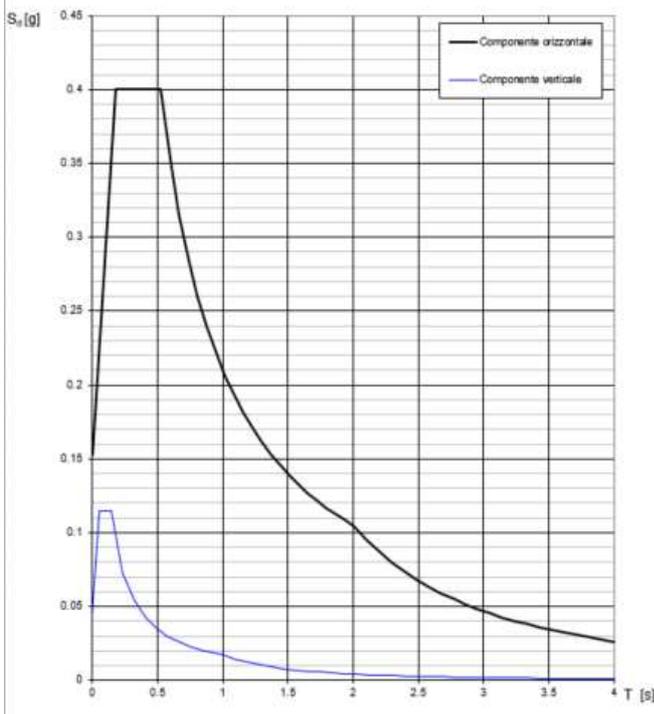


INTRO
FASE 1
FASE 2
FASE 3



Di seguito si riporta a titolo di esempio lo **spettro di progetto** per lo **Stato Limite di salvaguardia della Vita SLV** relativamente alle componenti **orizzontali**, con coefficiente di smorzamento strutturale canonico pari al 5%.

Spettri di risposta (componenti orizz. e vert.) per lo stato limiti SLV



Parametri e punti dello spettro di risposta orizzontale per lo stato limite: SLV

Parametri indipendenti	
STATO LIMITE	SLV
a_s	0.102 g
F_a	2.622
T_C	0.355 s
S_S	1.500
C_C	1.478
S_T	1.000
q	1.000

Parametri dipendenti	
S	1.500
η	1.000
T_B	0.175 s
T_C	0.524 s
T_D	2.007 s

Espressioni dei parametri dipendenti

$S = S_s \cdot S_T$ (NTC-08 Eq. 3.2.5)
 $\eta = \sqrt{1 + (\xi + \xi_s)^2} \geq 0.55, \eta = 1/q$ (NTC-08 Eq. 3.2.6; § 3.2.3.5)
 $T_B = T_C / 3$ (NTC-07 Eq. 3.2.8)
 $T_C = C_C \cdot T_C^*$ (NTC-07 Eq. 3.2.7)
 $T_D = 4.0 \cdot a_s / g + 1.6$ (NTC-07 Eq. 3.2.9)

Espressioni dello spettro di risposta (NTC-08 Eq. 3.2.4)

$0 \leq T < T_B$ $S_d(T) = a_s \cdot S \cdot \eta \cdot F_0 \cdot \left[\frac{T}{T_B} + \frac{1}{\eta \cdot E_0} \left(1 - \frac{T}{T_B} \right) \right]$
 $T_B \leq T < T_C$ $S_d(T) = a_s \cdot S \cdot \eta \cdot F_0$
 $T_C \leq T < T_D$ $S_d(T) = a_s \cdot S \cdot \eta \cdot F_0 \cdot \left(\frac{T_C}{T} \right)$
 $T_D \leq T$ $S_d(T) = a_s \cdot S \cdot \eta \cdot F_0 \cdot \left(\frac{T_C \cdot T_D}{T^2} \right)$

Lo spettro di progetto $S_d(T)$ per le verifiche agli Stati Limite Ultimi è ottenuto dalle espressioni dello spettro elastico $S_d(T)$ sostituendo η con η_q , dove q è il fattore di struttura (NTC-08 § 3.2.3.5)

Punti dello spettro di risposta

T [s]	S_d [g]
0.000	0.153
0.175	0.400
0.524	0.400
0.595	0.353
0.666	0.315
0.736	0.285
0.807	0.260
0.877	0.239
0.948	0.221
1.019	0.206
1.089	0.193
1.160	0.181
1.230	0.171
1.301	0.161
1.372	0.153
1.442	0.146
1.513	0.139
1.583	0.133
1.654	0.127
1.725	0.122
1.795	0.117
1.866	0.112
1.936	0.108
2.007	0.105
2.102	0.095
2.197	0.087
2.292	0.080
2.387	0.074
2.482	0.068
2.576	0.063
2.671	0.059
2.766	0.055
2.861	0.051
2.956	0.048
3.051	0.045
3.146	0.043
3.241	0.040
3.336	0.038
3.431	0.036
3.525	0.034
3.620	0.032
3.715	0.031
3.810	0.029
3.905	0.028
4.000	0.026

6.6 Ritiro del calcestruzzo

Gli effetti del ritiro del calcestruzzo sono valutati impiegando i coefficienti indicati al punto 11.2.10.6 delle NTC2018. La deformazione totale da ritiro è data dalla somma della deformazione per ritiro da essiccamento e della deformazione da ritiro autogeno. Il ritiro è stato applicato mediante una variazione termica equivalente pari a 10° , ed un umidità relativa del 75% a 7 gg.

Il fenomeno del ritiro è stato applicato solo alla soletta di copertura nel caso dello scatolare mentre viene trascurato nel muro.

6.7 Variazione termica

La variazione termica applicata sulla struttura è pari a $\Delta T = +15^\circ\text{C}$, con un variazione termica a aggiuntiva a farfalla pari a $\Delta T = +5^\circ\text{C}$ applicata sulla soletta di copertura.

Per il coefficiente di dilatazione termica si assume:

$$\alpha = 10 \times 10^{-6} = 0.00001$$

6.8 Spinta statica del terreno

Le spinte del terreno a monte degli elementi verticali sono calcolate con la teoria di Rankine, con distribuzione triangolare delle tensioni e conseguente risultante della spinta al metro pari a $S = 1/2 \cdot k_0 \cdot \gamma \cdot H^2$, applicata ad 1/3 dal basso.

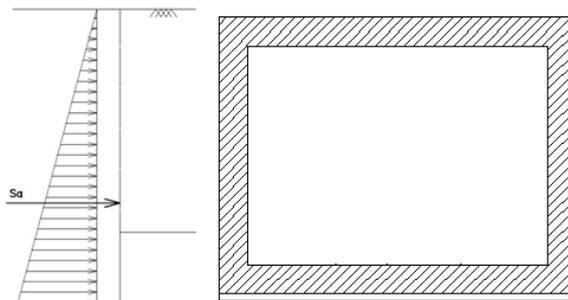


Figura 6.1 – Schema per il calcolo degli effetti della spinta statica del terreno

La spinta in condizioni di esercizio viene calcolata con il coefficiente di spinta a riposo k_0 .

6.9 Spinta dovuta al sovraccarico accidentale

Per considerare la presenza di un sovraccarico da traffico gravante a tergo, si considera un carico uniformemente distribuito. Il valore della spinta risultante al metro è dunque pari a $S = k_0 \cdot q \cdot H$, con punto di applicazione posizionato a metà dell'altezza dell'elemento su cui insiste.

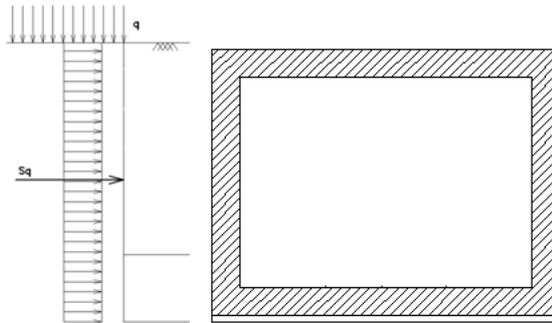


Figura 6.2– Schema per il calcolo degli effetti della spinta dovuta al sovraccarico accidentale

In condizione sismica si considera un incremento della spinta del terreno rispetto alla condizione statica in esercizio. La sovraspinta sismica è calcolata con la teoria di Wood, risultando in un valore di spinta al metro, distribuito uniformemente sull'intera altezza del piedritto, da applicare ad una quota pari ad $H/2$.

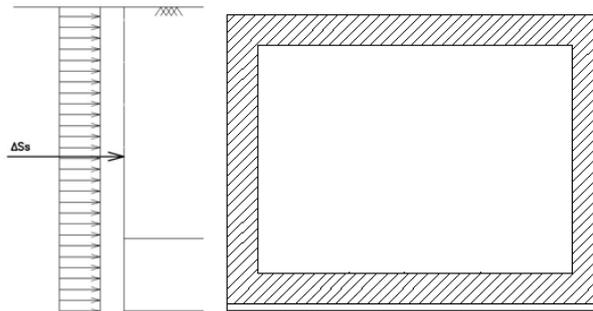


Figura 6.3– Schema per il calcolo degli effetti della sovraspinta sismica

7. COMBINAZIONE DEI CARICHI

In linea con quanto riportato nel quadro normativo vigente, le azioni descritte nei paragrafi precedenti, sono combinate nel modo seguente:

combinazione fondamentale (SLU):

$$\gamma_{G1} \cdot G_1 + \gamma_{G2} \cdot G_2 + \gamma_p \cdot P + \gamma_{Q1} \cdot Q_{k1} + \gamma_{Q2} \cdot \psi_{02} \cdot Q_{k2} + \gamma_{Q3} \cdot \psi_{03} \cdot Q_{k3} + \dots$$

combinazione sismica:

$$E + G_1 + G_2 + P + \psi_{21} \cdot Q_{k1} + \psi_{22} \cdot Q_{k2} + \dots$$

combinazione eccezionale:

$$G_1 + G_2 + P + A_d + \psi_{21} \cdot Q_{k1} + \psi_{22} \cdot Q_{k2} + \dots$$

combinazione Rara (SLE irreversibile):

$$G_1 + G_2 + P + Q_{k1} + \psi_{02} \cdot Q_{k2} + \psi_{03} \cdot Q_{k3} + \dots$$

combinazione Frequente (SLE reversibile):

$$G_1 + G_2 + P + \psi_{11} \cdot Q_{k1} + \psi_{22} \cdot Q_{k2} + \psi_{23} \cdot Q_{k3} + \dots$$

combinazione Quasi Permanente (SLE per gli effetti a lungo termine):

$$G_1 + G_2 + P + \psi_{21} \cdot Q_{k1} + \psi_{22} \cdot Q_{k2} + \psi_{23} \cdot Q_{k3} + \dots$$

Ai fini della determinazione dei valori caratteristici delle azioni dovute al traffico, si devono considerare, generalmente, le combinazioni riportate in TAb. 5.1.IV.

Gruppo di azioni	Carichi sulla superficie carrabile				Carichi su marciapiedi e piste ciclabili non sormontabili	
	Carichi verticali		Carichi orizzontali		Carichi verticali	
	Modello principale (schemi di carico 1, 2, 3, 4 e 6)	Veicoli speciali	Folla (Schema di carico 5)	Frenatura	Forza centrifuga	Carico uniformemente distribuito
1	Valore caratteristico					Schema di carico 5 con valore di combinazione 2,5kN/m ²
2a	Valore frequente			Valore caratteristico		
2b	Valore frequente				Valore caratteristico	
3 (*)						Schema di carico 5 con valore caratteristico 5,0kN/m ²
4 (**)			Schema di carico 5 con valore caratteristico 5,0kN/m ²			Schema di carico 5 con valore caratteristico 5,0kN/m ²
5 (***)	Da definirsi per il singolo progetto	Valore caratteristico o nominale				

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

Tab. 1 – Valutazione dei carichi da traffico

Per le verifiche agli stati limite ultimi si adottano i valori dei coefficienti parziali ed i coefficienti di combinazione ψ delle tabelle seguenti.

		Coefficiente	EQU ⁽¹⁾	A1	A2
Azioni permanenti g_1 e g_3	favorevoli	γ_{G1} e γ_{G3}	0,90	1,00	1,00
	sfavorevoli		1,10	1,35	1,00
Azioni permanenti non strutturali ⁽²⁾ g_2	favorevoli	γ_{G2}	0,00	0,00	0,00
	sfavorevoli		1,50	1,50	1,30
Azioni variabili da traffico	favorevoli	γ_Q	0,00	0,00	0,00
	sfavorevoli		1,35	1,35	1,15
Azioni variabili	favorevoli	γ_{Qi}	0,00	0,00	0,00
	sfavorevoli		1,50	1,50	1,30
Distorsioni e presollecitazioni di progetto	favorevoli	γ_{r1}	0,90	1,00	1,00
	sfavorevoli		1,00 ⁽³⁾	1,00 ⁽⁴⁾	1,00
Ritiro e viscosità, Cedimenti vincolari	favorevoli	γ_{r2} , γ_{r3} , γ_{r4}	0,00	0,00	0,00
	sfavorevoli		1,20	1,20	1,00

Tab. 2 – Coefficienti parziali di sicurezza per le combinazioni di carico agli SLU, eccezionali e sismica

Azioni	Gruppo di azioni (Tab. 5.1.IV)	Coefficiente Ψ_0 di combinazione	Coefficiente Ψ_1 (valori frequenti)	Coefficiente Ψ_2 (valori quasi permanenti)
Azioni da traffico (Tab. 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	a ponte scarico SLU e SLE	0,6	0,2	0,0
	in esecuzione	0,8	0,0	0,0
	a ponte carico SLU e SLE	0,6	0,0	0,0
Neve	SLU e SLE	0,0	0,0	0,0
	in esecuzione	0,8	0,6	0,5
Temperatura	SLU e SLE	0,6	0,6	0,5

Tab. 3 – Coefficienti di combinazione ψ delle azioni

8. VERIFICHE STRUTTURALI

Le verifiche di resistenza delle sezioni sono eseguite secondo il metodo semiprobabilistico agli stati limite. I coefficienti di sicurezza adottati sono i seguenti:

- coefficiente parziale di sicurezza per il calcestruzzo: 1.50;
- coefficiente parziale di sicurezza per l'acciaio in barre: 1.15.

Il paragrafo in oggetto illustra nel dettaglio i criteri generali adottati per le verifiche strutturali e geotecniche condotte nel progetto. Ulteriori dettagli di carattere specifico, laddove impiegati, sono dichiarati e motivati nelle relative risultanze delle verifiche.

Per le sezioni in cemento armato si effettuano:

- verifiche per gli stati limite ultimi a presso-flessione;
- verifiche per gli stati limite ultimi a taglio;
- verifiche per gli stati limite di esercizio.

8.1 Verifiche per gli stati limite ultimi a flessione-pressoflessione

Allo stato limite ultimo, le verifiche a flessione o presso-flessione sono condotte confrontando (per le sezioni più significative) le resistenze ultime e le sollecitazioni massime agenti, valutando di conseguenza il corrispondente fattore di sicurezza.

8.2 Verifica agli stati limite ultimi a taglio

La verifica allo stato limite ultimo per azioni di taglio è condotta secondo quanto prescritto dal DM17/01/2018, per elementi con armatura a taglio verticali.

Si fa, pertanto, riferimento i seguenti valori della resistenza di calcolo:

- Resistenza di progetto dell'elemento privo di armatura a taglio:

$$V_{Rd} = \max \left\{ \left[0.18 \cdot k \cdot (100 \cdot \rho_t \cdot f_{ck})^{\frac{1}{3}} / \gamma_c + 0.15 \cdot \sigma_{cp} \right] b_w \cdot d; (v_{min} + 0.15 \cdot \sigma_{cp}) \cdot b_w d \right\}$$

- Resistenza di progetto a "taglio trazione":

$$V_{Rsd} = 0.9 \cdot d \cdot \frac{A_{sw}}{s} \cdot f_{yd} \cdot (\cot \alpha + \cot \theta) \cdot \sin \alpha$$

- Resistenza di progetto a "taglio compressione":

$$V_{Rcd} = 0.9 \cdot d \cdot b_w \cdot \alpha_c \cdot v f_{cd} \cdot (\cot \alpha + \cot \theta) / (1 + \cot^2 \theta)$$

NV21 – Nuova viabilità di collegamento Lercara-
Nuova Fermata Lercara
Relazione di calcolo tombino D=1500

COMMESSA	LOTTO	FASE-ENTE	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3Z	00	D26	NV2103001	B	19 di 56

Nelle espressioni precedenti i simboli hanno i seguenti significati:

$$k = 1 + \sqrt{\frac{200}{d}} \leq 2 \text{ con } d \text{ in mm};$$

$$\rho_1 = \frac{A_{st}}{b_w \cdot d} \leq 0.02;$$

A_{st} è l'area dell'armatura tesa;

b_w è la larghezza minima della sezione in zona tesa;

$$\sigma_{cp} = \frac{N_{Ed}}{A_c} < 0.2 \cdot f_{cd};$$

N_{Ed} è la forza assiale nella sezione dovuta ai carichi;

A_c è l'area della sezione di calcestruzzo;

$$v_{min} = 0.035 \cdot k^{3/2} \cdot f_{ck}^{1/2};$$

$l \leq \cot \vartheta \leq 2.5$ è l'inclinazione dei puntoni di calcestruzzo rispetto all'asse della trave

A_{sw} è l'area della sezione trasversale dell'armatura a taglio;

s è il passo delle staffe;

α è l'angolo d'inclinazione dell'armatura trasversale rispetto all'asse della trave;

$v f_{cd}$ è la resistenza di progetto a compressione ridotta del calcestruzzo d'anima ($v=0.5$);

$\alpha_c = 1$ coefficiente maggiorativo per membrature non compresse.

8.3 Verifica agli stati limite d'esercizio

Si effettuano le seguenti verifiche agli stati limite di esercizio:

- stato limite delle tensioni in esercizio;
- stato limite di fessurazione.

Nel primo caso, si esegue il controllo delle tensioni nei materiali supponendo una legge costitutiva tensioni-deformazioni di tipo lineare. In particolare si controlla la tensione massima di compressione del calcestruzzo e di trazione dell'acciaio, verificando che:

$$\sigma_c < 0.60 f_{ck} \text{ per combinazione di carico caratteristica (rara);}$$

$$\sigma_c < 0.45 f_{ck} \text{ per combinazione di carico quasi permanente;}$$

$$\sigma_s < 0.80 f_{yk} \text{ per combinazione di carico caratteristica (rara).}$$

Nel secondo caso, si verifica che le aperture delle fessure siano inferiori al valore limite dell'apertura delle fessure nella combinazione caratteristica Frequente e Quasi Permanente. I valori nominali di riferimento sono:

$$w_1 = 0.2 \text{ mm}$$

$$w_2 = 0.3 \text{ mm}$$

$$w_3 = 0.4 \text{ mm}$$

9. ANALISI STRUTTURALE

Le analisi sono state condotte mediante l'ausilio del SAP2000, un Codice di calcolo F.E.M. (Finite Element Method) capace di gestire analisi lineari e non lineari ed analisi sismiche con integrazione al passo delle equazioni nel tempo. Dal modello sono state dedotte, per le combinazioni di calcolo statiche e sismiche descritte in precedenza, le sollecitazioni complessive agenti sugli elementi strutturali al fine di procedere con le verifiche di sicurezza previste dalle Normative di riferimento. Dallo stesso modello sono state poi ricavate le sollecitazioni agenti all'intradosso della soletta di fondazione necessarie ai fini delle verifiche geotecniche del sistema terreno-fondazione e delle verifiche strutturali.

Convenzione assi

x = asse trasversale dello scatolare

y = asse longitudinale dello scatolare

z = asse verticale dello scatolare

9.1 Modellazione strutturale : Scatolare

Il modello di calcolo attraverso il quale viene discretizzata la struttura è quello di telaio chiuso. Per simulare il comportamento del terreno di fondazione vengono inserite molle alla Winkler. La geometria e la disposizione degli elementi utilizzati sono indicate nella seguente figura.

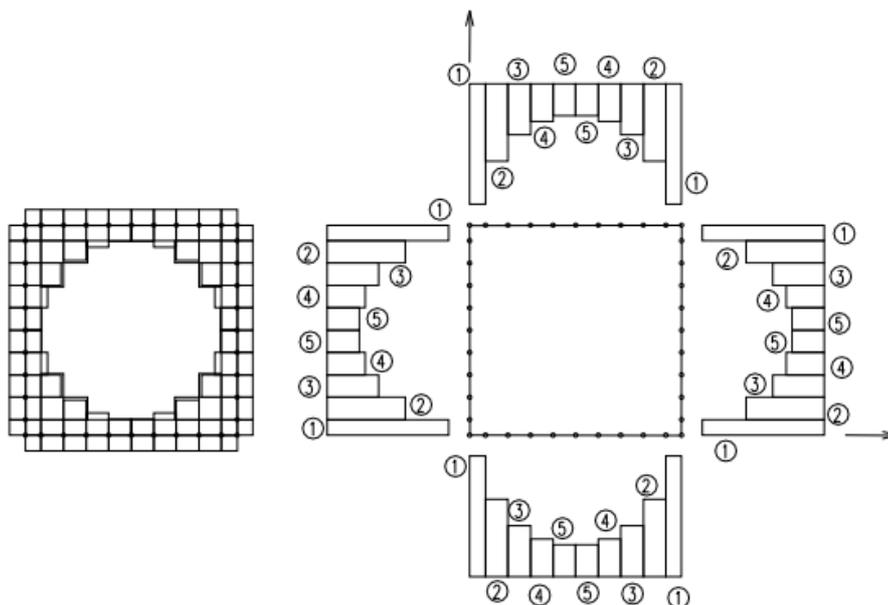


Figura 9-1 – Modello di calcolo

La soletta superiore, inferiore e i piedritti vengono divisi in elementi di diversa altezza per poter schematizzare le effettive dimensioni.

<i>elemento</i>	<i>base (cm)</i>	<i>altezza (cm)</i>	<i>Area (cm²)</i>
1	100	120	12000
2	100	76.4	7640
3	100	49.7	4970
4	100	36.6	3660
5	100	30.7	3070

Per la rigidità delle molle, nell'opera in esame si considera un modulo di reazione verticale Kw pari a 5000 kN/m³. Tale valore viene valutato tramite la teoria di Bowles, note le dimensioni della fondazione dell'opera e il modulo elastico del terreno di fondazione:

$$k_n = \frac{E}{(1-\nu^2) \cdot B \cdot c}$$

Dove:

E	modulo elastico del terreno
ν	coefficiente di Poisson
B	larghezza della fondazione
L	lato maggiore della fondazione
Ct	fattore di forma (Bowles, 1960)
Kw	coefficiente di sottofondo alla Winkler

Con questo valore si ricavano i valori delle singole molle:

Interasse molle	i	$(0.30/2 + 1.80 + 0.30/2) / 10 =$	0.21 m
Molle centrali	K1	$5000 \cdot 0.21 =$	1 050 kN/m
Molle intermedie	K2	$1.5 \cdot 5000 \cdot 0.21 =$	1 575 kN/m
Molle laterali	K3	$2.0 \cdot 5000 \cdot (0.21/2 + 0.30/2) =$	2 550 kN/m
Molle risolto	K4	-	0 kN/m

La rigidità delle molle in corrispondenza dei piedritti è stata aumentata, seguendo le indicazioni riportate nella letteratura tecnica, al fine di tenere in conto l'irrigidimento apportato dai piedritti al solettone di fondo.

9.2 Analisi dei carichi

Geometria

Caratteristiche materiali e terreno

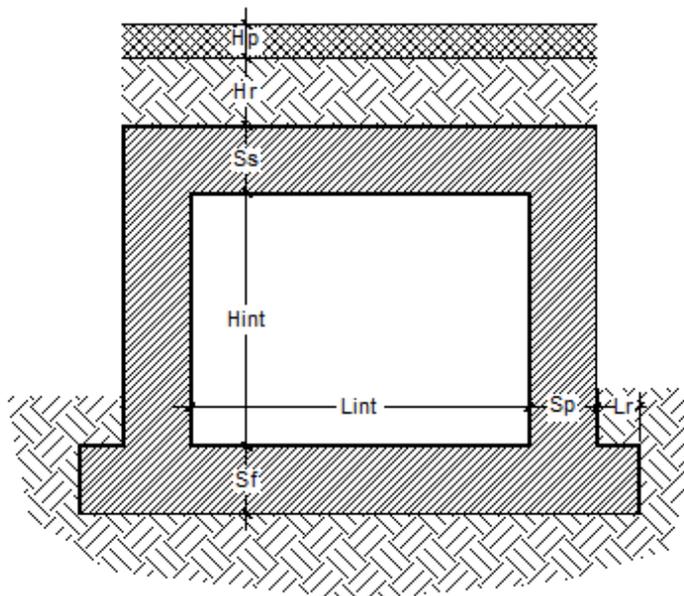
Calcestruzzo armato - Peso specifico	γ	25	kN/m ³
Calcestruzzo armato - Tipo		C30/37	
Calcestruzzo armato - Res. caratt. cubica	R_{ck}	37	N/mm ²
Calcestruzzo armato - Res. caratt. cilindrica	f_{ck}	30.7	N/mm ²
Calcestruzzo armato - Modulo elastico	E	33000	N/mm ²
Pacchetto stradale - Peso specifico	γ	24	kN/m ³
Terreno del rilevato - Peso specifico	γ	19	kN/m ³
Terreno del rilevato - Angolo di attrito	φ	35	°
Terreno di fondazione	K_w	5000	kN/m ³
Condizioni ambientali per ver. a fessurazione		aggressive	

Ricoprimento

Spessore pacchetto stradale	H_p	0.12	m
Spessore del rinterro	H_r	4.91	m

Geometria

Spessore soletta superiore	S_s	0.30	m
Spessore soletta di fondazione	S_f	0.30	m
Spessore piedritti	S_p	0.30	m
Altezza netta	H_{int}	1.80	m
Larghezza netta	L_{int}	1.80	m
Lunghezza risvolti sol. inf.	L_r	0.00	m



Tab. 4: Geometria del modello

NV21 – Nuova viabilità di collegamento Lercara-
 Nuova Fermata Lercara
Relazione di calcolo tombino D=1500

COMMESSA	LOTTO	FASE-ENTE	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3Z	00	D26	NV2103001	B	24 di 56

Azioni elementari applicate

Carichi permanenti

Soletta superiore					
Peso pacchetto stradale	Ps	$0.12 \cdot 24 =$		2.88	kN/m ²
Peso del rinterro	Pr	$4.91 \cdot 19 =$		93.29	kN/m ²
Totale				96.17	kN/m²
Risvolti soletta inferiore					
Peso pacchetto stradale	Ps	-		0.00	kN/m ²
Peso del rinterro	Pr	-		0.00	kN/m ²
Totale				0.00	kN/m²

Carichi accidentali sulla copertura

Tandem					
Ldiffusione x				1.60	m
Ldiffusione y				2.40	m
Impronta di carico x	Ld1	$1.60 + 2 \cdot (0.12 + (4.91) \cdot \text{TAN}(35^\circ) + 0.30/2) =$		8.94	m
Impronta di carico y	Ld2	$2.40 + 2 \cdot (0.12 + (4.91) \cdot \text{TAN}(35^\circ) + 0.30/2) =$		9.74	m
Impronta sull'impalcato		$8.94 \cdot 9.74 =$		87.15	m ²
carico q1 (totale)					
carico q1 (ripartito)	Q _{1K}	$600 / 87.15 =$		600	kN
				6.88	kN/m²
Carico distribuito					
	Ld3	$3.00 + 2 \cdot (0.12 + (4.91) \cdot \text{TAN}(35^\circ) + 0.30/2) =$		10.34	m
	q _{1K}	$9.00 \cdot (3.00 / 10.34) =$		2.61	kN/m ²

Per il calcolo della lunghezza caratteristica si fa riferimento a:

Caso 5.3 pag. 41 di 481 Manuale Parte II - Sezione II - Ponti

NV21 – Nuova viabilità di collegamento Lercara-
 Nuova Fermata Lercara
Relazione di calcolo tombino D=1500

COMMESSA	LOTTO	FASE-ENTE	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3Z	00	D26	NV2103001	B	25 di 56

Frenamento q3

q3	q3	$180 < 0.6(2Q_{1k}) + 0.10q_{1k} \cdot w \cdot L < 900 \text{ kN}$	35.43	kN/m
----	----	--	--------------	-------------

Azione termica

Variazione termica uniforme	ΔT_U		0	°
Variazione termica a farfalla	ΔT_F		0	°
Variazione termica uniforme di calcolo	ΔT_{U*}	0 / 2 =	0	°
Variazione termica a farfalla di calcolo	ΔT_{F*}	0 / 2 =	0.00	°

Ritiro (applicato alla soletta superiore)

ΔT_R			-10	°
--------------	--	--	-----	---

Spinta del terreno

K0		$1 - \text{sen}(35^\circ) =$	0.426	
Spinta alla quota di estradosso sol. sup.	p1	$0.426 \cdot 96.17 =$	41.01	kN/m ²
Spinta in asse sol. sup.	p2	$0.426 \cdot (96.17 + 19 \cdot 0.30/2) =$	42.22	kN/m²
Spinta in asse sol. inf.	p3	$0.426 \cdot [96.17 + 19 \cdot (0.30/2 + 1.80 + 0.30/2)] =$	59.24	kN/m²
Spinta alla quota di intradosso sol. inf.	p4	$0.426 \cdot [96.17 + 19 \cdot (0.30/2 + 1.80 + 0.30)] =$	60.45	kN/m ²
Spinta semispessore sol. sup.	F1	$(41.01 + 42.22)/2 \cdot 0.30/2$	6.24	kN/m
Spinta semispessore sol. inf.	F2	$(59.24 + 60.45)/2 \cdot 0.30/2$	8.98	kN/m

Spinta del carico accidentale

Spinta dovuta al q1	p	$0.426 \cdot (6.88 + 2.61) =$	4.05	kN/m²
---------------------	---	-------------------------------	-------------	-------------------------

Sisma orizzontale

Stato limite		Salvaguardia della vita - SLU -	SLV	
Vita nominale	V_N		50	anni
Classe d'uso	C_u		III	
Coefficiente C_U	C_U		1.5	
Periodo di riferimento	V_R		75	anni
accelerazione orizzontale	a_g/g		0.102	
amplificazione spettrale	F_o		2.622	

Categoria sottosuolo		A, B, C, D, E	C	
Coeff. Amplificazione stratigrafica	S_s		1.500	
Coeff. Amplificazione topografica	S_t		1	
Coefficiente S	S	$= S_s \cdot S_t$	1.500	
accelerazione orizzontale max	a_{max}/g	$= a_g/g \cdot S$	0.153	
Fattore di struttura	q		1.00	

Forza orizz. sul s. di cop. dovuta a perm+0.2acc.	FHs	$0.153 \cdot (0.30 \cdot 25 + 96.17 + 0.2 \cdot 9.49) / 1.00 =$	16.15	kN/m²
Forza orizz. sui piedritti	FHp	$0.153 \cdot (0.30 \cdot 25) / 1.00 =$	1.15	kN/m²

Spinta del terreno in fase sismica

Coefficiente sismico orizzontale	k_h	$= a_{max}/g$	0.153	
Coefficiente sismico verticale	k_v	$= \pm 0.5 \cdot k_h$	0.077	

Risultante della spinta sismica	ΔS_E	$= (a_{max}/g) \cdot \gamma \cdot [(Hint + S_s + S_f + Hr)^2]$	155.3	kN/m
Pressione risultante	Δp_E	$= \Delta S_E / [(Hint + S_s/2 + S_f/2)]$	22.2	kN/m²

NV21 – Nuova viabilità di collegamento Lercara-
 Nuova Fermata Lercara
 Relazione di calcolo tombino D=1500

COMMESSA	LOTTO	FASE-ENTE	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3Z	00	D26	NV2103001	B	26 di 56

9.3 Combinazioni

N	PERM	PERM-Q2	Q1-M	Q1-T	Q2	Q3	SPTSX	SPTDX	SPACCSX	SPACCDX	TERM	RITIRO	SISMAH	SPSDX	
01	01S1-11M	1.35	1.50	1.35	0.0	1.35	0.0	1.00	1.00	0.0	0.0	0.9	0.0	0.0	0.0
02	02S1-11T	1.35	1.50	0.0	1.35	1.35	0.0	1.00	1.00	0.0	0.0	0.9	0.0	0.0	0.0
03	03S1-12M	1.35	1.50	1.35	0.0	1.35	0.0	1.35	1.35	1.35	1.35	0.9	0.0	0.0	0.0
04	04S1-12T	1.35	1.50	0.00	1.35	1.35	0.0	1.35	1.35	1.35	1.35	0.9	0.0	0.0	0.0
05	05S1-13M	1.35	1.50	1.35	0.0	1.35	0.0	1.00	1.35	0.0	1.35	0.9	0.0	0.0	0.0
06	06S1-13T	1.35	1.50	0.0	1.35	1.35	0.0	1.00	1.35	0.0	1.35	0.9	0.0	0.0	0.0
07	07S1-14-	1.35	1.50	0.0	0.0	0.0	0.0	1.35	1.35	1.35	1.35	0.9	0.0	0.0	0.0
08	08S1-15-	1.35	1.50	0.0	0.0	0.0	0.0	1.00	1.35	0.0	1.35	0.9	0.0	0.0	0.0
09	09S1-21M	1.35	1.50	1.35	0.0	1.35	0.0	1.00	1.00	0.0	0.0	-0.9	1.2	0.0	0.0
10	10S1-21T	1.35	1.50	0.0	1.35	1.35	0.0	1.00	1.00	0.0	0.0	-0.9	1.2	0.0	0.0
11	11S1-22M	1.35	1.50	1.35	0.0	1.35	0.0	1.35	1.35	1.35	1.35	-0.9	1.2	0.0	0.0
12	12S1-22T	1.35	1.50	0.0	1.35	1.35	0.0	1.35	1.35	1.35	1.35	-0.9	1.2	0.0	0.0
13	13S1-23M	1.35	1.50	1.35	0.0	1.35	0.0	1.00	1.35	0.0	1.35	-0.9	1.2	0.0	0.0
14	14S1-23T	1.35	1.50	0.0	1.35	1.35	0.0	1.00	1.35	0.0	1.35	-0.9	1.2	0.0	0.0
15	15S1-24-	1.35	1.50	0.0	0.0	0.00	0.0	1.35	1.35	1.35	1.35	-0.9	1.2	0.0	0.0
16	16S1-25-	1.35	1.50	0.0	0.0	0.00	0.0	1.00	1.35	0.0	1.35	-0.9	1.2	0.0	0.0
17	17S1T11M	1.35	1.50	1.01	0.0	0.54	0.0	1.00	1.00	0.0	0.0	1.5	0.0	0.0	0.0
18	18S1T11T	1.35	1.50	0.0	1.01	0.54	0.0	1.00	1.00	0.0	0.0	1.5	0.0	0.0	0.0
19	19S1T12M	1.35	1.50	1.01	0.0	0.54	0.0	1.35	1.35	1.01	1.01	1.5	0.0	0.0	0.0
20	20S1T12T	1.35	1.50	0.00	1.01	0.54	0.0	1.35	1.35	1.01	1.01	1.5	0.0	0.0	0.0
21	21S1T13M	1.35	1.50	1.01	0.0	0.54	0.0	1.00	1.35	0.0	1.01	1.5	0.0	0.0	0.0
22	22S1T13T	1.35	1.50	0.0	1.01	0.54	0.0	1.00	1.35	0.0	1.01	1.5	0.0	0.0	0.0
23	23S1T14-	1.35	1.50	0.0	0.0	0.0	0.0	1.35	1.35	1.01	1.01	1.5	0.0	0.0	0.0
24	24S1T15-	1.35	1.50	0.0	0.0	0.0	0.0	1.00	1.35	0.0	1.01	1.5	0.0	0.0	0.0
25	25S1T21M	1.35	1.50	1.01	0.0	0.54	0.0	1.00	1.00	0.0	0.0	-1.5	1.2	0.0	0.0
26	26S1T21T	1.35	1.50	0.0	1.01	0.54	0.0	1.00	1.00	0.0	0.0	-1.5	1.2	0.0	0.0
27	27S1T22M	1.35	1.50	1.01	0.0	0.54	0.0	1.35	1.35	1.01	1.01	-1.5	1.2	0.0	0.0
28	28S1T22T	1.35	1.50	0.0	1.01	0.54	0.0	1.35	1.35	1.01	1.01	-1.5	1.2	0.0	0.0
29	29S1T23M	1.35	1.50	1.01	0.0	0.54	0.0	1.00	1.35	0.0	1.01	-1.5	1.2	0.0	0.0
30	30S1T23T	1.35	1.50	0.0	1.01	0.54	0.0	1.00	1.35	0.0	1.01	-1.5	1.2	0.0	0.0
31	31S1T24-	1.35	1.50	0.0	0.0	0.0	0.0	1.35	1.35	1.01	1.01	-1.5	1.2	0.0	0.0
32	32S1T25-	1.35	1.50	0.0	0.0	0.0	0.0	1.00	1.35	0.0	1.01	-1.5	1.2	0.0	0.0
33	33S2-11M	1.35	1.50	1.01	0.0	0.54	1.35	1.00	1.00	0.0	0.0	0.9	0.0	0.0	0.0
34	34S2-11T	1.35	1.50	0.0	1.01	0.54	1.35	1.00	1.00	0.0	0.0	0.9	0.0	0.0	0.0
35	35S2-12M	1.35	1.50	1.01	0.0	0.54	1.35	1.35	1.35	1.01	1.01	0.9	0.0	0.0	0.0
36	36S2-12T	1.35	1.50	0.0	1.01	0.54	1.35	1.35	1.35	1.01	1.01	0.9	0.0	0.0	0.0
37	37S2-13M	1.35	1.50	1.01	0.0	0.54	1.35	1.00	1.35	0.0	1.01	0.9	0.0	0.0	0.0
38	38S2-13T	1.35	1.50	0.0	1.01	0.54	1.35	1.00	1.35	0.0	1.01	0.9	0.0	0.0	0.0
39	39S2-21M	1.35	1.50	1.01	0.0	0.54	1.35	1.00	1.00	0.0	0.0	-0.9	1.2	0.0	0.0
40	40S2-21T	1.35	1.50	0.0	1.01	0.54	1.35	1.00	1.00	0.0	0.0	-0.9	1.2	0.0	0.0
41	41S2-22M	1.35	1.50	1.01	0.0	0.54	1.35	1.35	1.35	1.01	1.01	-0.9	1.2	0.0	0.0
42	42S2-22T	1.35	1.50	0.0	1.01	0.54	1.35	1.35	1.35	1.01	1.01	-0.9	1.2	0.0	0.0
43	43S2-23M	1.35	1.50	1.01	0.0	0.54	1.35	1.00	1.35	0.0	1.01	-0.9	1.2	0.0	0.0
44	44S2-23T	1.35	1.50	0.0	1.01	0.54	1.35	1.00	1.35	0.0	1.01	-0.9	1.2	0.0	0.0
45	45S2T11M	1.35	1.50	1.01	0.0	0.54	0.0	1.00	1.00	0.0	0.0	1.5	0.0	0.0	0.0
46	46S2T11T	1.35	1.50	0.0	1.01	0.54	0.0	1.00	1.00	0.0	0.0	1.5	0.0	0.0	0.0
47	47S2T12M	1.35	1.50	1.01	0.0	0.54	0.0	1.35	1.35	1.01	1.01	1.5	0.0	0.0	0.0
48	48S2T12T	1.35	1.50	0.0	1.01	0.54	0.0	1.35	1.35	1.01	1.01	1.5	0.0	0.0	0.0
49	49S2T13M	1.35	1.50	1.01	0.0	0.54	0.0	1.00	1.35	0.0	1.01	1.5	0.0	0.0	0.0
50	50S2T13T	1.35	1.50	0.0	1.01	0.54	0.0	1.00	1.35	0.0	1.01	1.5	0.0	0.0	0.0
51	51S2T21M	1.35	1.50	1.01	0.0	0.54	0.0	1.00	1.00	0.0	0.0	-1.5	1.2	0.0	0.0
52	52S2T21T	1.35	1.50	0.0	1.01	0.54	0.0	1.00	1.00	0.0	0.0	-1.5	1.2	0.0	0.0
53	53S2T22M	1.35	1.50	1.01	0.0	0.54	0.0	1.35	1.35	1.01	1.01	-1.5	1.2	0.0	0.0
54	54S2T22T	1.35	1.50	0.0	1.01	0.54	0.0	1.35	1.35	1.01	1.01	-1.5	1.2	0.0	0.0
55	55S2T23M	1.35	1.50	1.01	0.0	0.54	0.0	1.00	1.35	0.0	1.01	-1.5	1.2	0.0	0.0
56	56S2T23T	1.35	1.50	0.0	1.01	0.54	0.0	1.00	1.35	0.0	1.01	-1.5	1.2	0.0	0.0
57	57SED1-	1.00	1.00	0.20	0.00	0.20	0.0	0.70	1.00	0.0	0.2	0.5	0.0	1.0	1.0
58	58SED2-	1.00	1.00	0.20	0.00	0.20	0.0	0.70	1.00	0.0	0.2	-0.5	1.0	1.0	1.0

NV21 - Nuova viabilità di collegamento Lercara-
 Nuova Fermata Lercara
 Relazione di calcolo tombino D=1500

COMMESSA	LOTTO	FASE-ENTE	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3Z	00	D26	NV2103001	B	27 di 56

N	PERM	PERM-G2	Q1-M	Q1-T	Q2	Q3	SPTSX	SPTDX	SPACCSX	SPACCDX	TERM	RITIRO	SISMAH	SPSDX	
59	59Q1-11-	1.00	1.00	0.0	0.0	0.0	0.0	0.70	0.70	0.0	0.0	0.5	0.0	0.0	0.0
60	60Q1-12-	1.00	1.00	0.0	0.0	0.0	0.0	1.00	1.00	0.0	0.0	0.5	0.0	0.0	0.0
61	61Q1-13-	1.00	1.00	0.0	0.0	0.0	0.0	0.70	1.00	0.0	0.0	0.5	0.0	0.0	0.0
62	62Q1-21-	1.00	1.00	0.0	0.0	0.0	0.0	0.70	0.70	0.0	0.0	-0.5	1.0	0.0	0.0
63	63Q1-22-	1.00	1.00	0.0	0.0	0.0	0.0	1.00	1.00	0.0	0.0	-0.5	1.0	0.0	0.0
64	64Q1-23-	1.00	1.00	0.0	0.0	0.0	0.0	0.70	1.00	0.0	0.0	-0.5	1.0	0.0	0.0
65	65F1-11M	1.00	1.00	0.75	0.0	0.40	0.0	0.70	0.70	0.0	0.0	0.5	0.0	0.0	0.0
66	66F1-11T	1.00	1.00	0.0	0.75	0.40	0.0	0.70	0.70	0.0	0.0	0.5	0.0	0.0	0.0
67	67F1-12M	1.00	1.00	0.75	0.0	0.40	0.0	1.00	1.00	0.75	0.75	0.5	0.0	0.0	0.0
68	68F1-12T	1.00	1.00	0.0	0.75	0.40	0.0	1.00	1.00	0.75	0.75	0.5	0.0	0.0	0.0
69	69F1-13M	1.00	1.00	0.75	0.0	0.40	0.0	0.70	1.00	0.0	0.75	0.5	0.0	0.0	0.0
70	70F1-13T	1.00	1.00	0.0	0.75	0.40	0.0	0.70	1.00	0.0	0.75	0.5	0.0	0.0	0.0
71	71F1-14-	1.00	1.00	0.0	0.0	0.0	0.0	1.00	1.00	0.75	0.75	0.5	0.0	0.0	0.0
72	72F1-15-	1.00	1.00	0.0	0.0	0.0	0.0	0.70	1.00	0.0	0.75	0.5	0.0	0.0	0.0
73	73F1-21M	1.00	1.00	0.75	0.0	0.40	0.0	0.70	0.70	0.0	0.0	-0.5	1.0	0.0	0.0
74	74F1-21T	1.00	1.00	0.0	0.75	0.40	0.0	0.70	0.70	0.0	0.0	-0.5	1.0	0.0	0.0
75	75F1-22M	1.00	1.00	0.75	0.0	0.40	0.0	1.00	1.00	0.75	0.75	-0.5	1.0	0.0	0.0
76	76F1-22T	1.00	1.00	0.0	0.75	0.40	0.0	1.00	1.00	0.75	0.75	-0.5	1.0	0.0	0.0
77	77F1-23M	1.00	1.00	0.75	0.0	0.40	0.0	0.70	1.00	0.0	0.75	-0.5	1.0	0.0	0.0
78	78F1-23T	1.00	1.00	0.0	0.75	0.40	0.0	0.70	1.00	0.0	0.75	-0.5	1.0	0.0	0.0
79	79F1-24-	1.00	1.00	0.0	0.0	0.0	0.0	1.00	1.00	0.75	0.75	-0.5	1.0	0.0	0.0
80	80F1-25-	1.00	1.00	0.0	0.0	0.0	0.0	0.70	1.00	0.0	0.75	-0.5	1.0	0.0	0.0
81	81C025-	1.00	1.00	1.00	0.0	1.00	0.0	1.00	1.00	0.00	1.00	0.6	1.0	0.0	0.0
82	82C025-	1.00	1.00	1.00	0.0	1.00	0.0	1.00	1.00	0.00	1.00	-0.6	1.0	0.0	0.0
83	83C025-	1.00	1.00	0.75	0.0	0.40	1.0	1.00	1.00	0.00	0.75	0.6	1.0	0.0	0.0
84	84C025-	1	1.00	0.75	0	0.4	1	1	1	0	0.75	-0.6	1	0	0

dove:

- PERM** : carichi permanenti strutturali
PERM-G2 : carichi permanenti non strutturali
Q1k-M : carichi da traffico concentrato (disposizione per massimizzare il momento)
Q1K-T : carichi da traffico concentrato (disposizione per massimizzare il taglio)
Q2-M : carichi da traffico distribuito (disposizione per massimizzare il momento)
Q2-T : carichi da traffico distribuito (disposizione per massimizzare il taglio)
Q3 : azione longitudinale di frenamento
SPTSx : spinta del terreno sulla parete sx
SPTDx : spinta del terreno sulla parete dx
SPACCSx : spinta del carico accidentale sulla parete sx
SPACCDx : spinta del carico accidentale sulla parete sx
TERM : termica
RITIRO : ritiro
SISMAH : azione sismica
SISDX : incremento sismico della spinta del terreno

9.4 Sollecitazioni

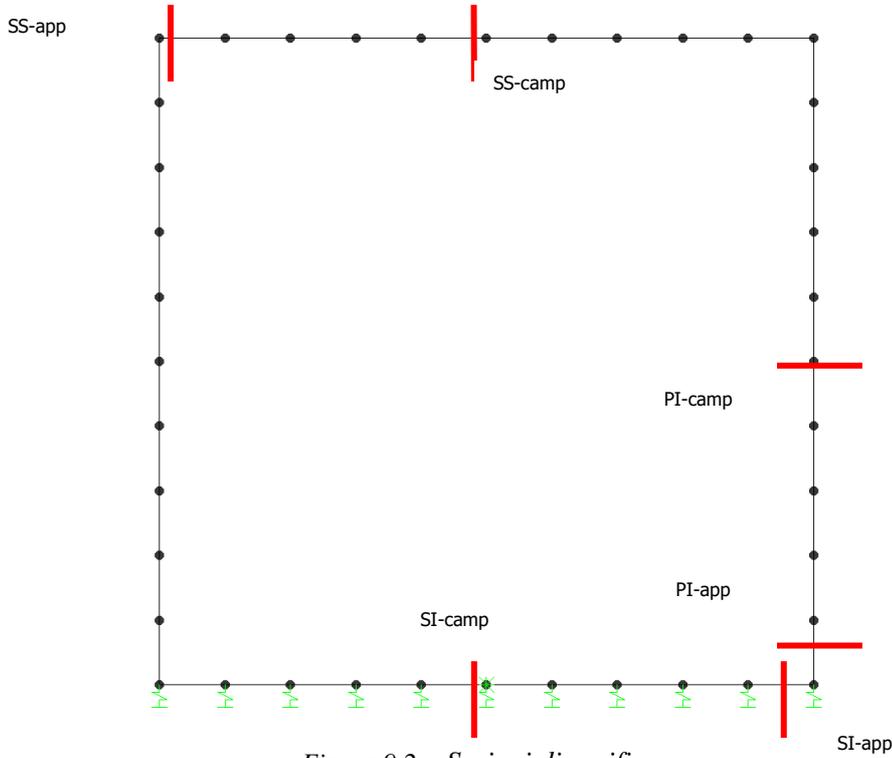


Figura 9.2 - Sezioni di verifica

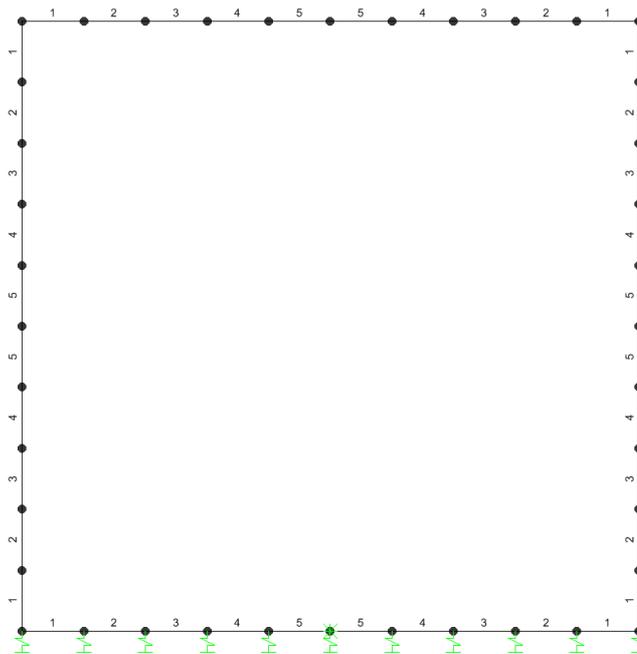


Figura 9.3 - Nomenclatura frame

NV21 – Nuova viabilità di collegamento Lercara-
Nuova Fermata Lercara
Relazione di calcolo tombino D=1500

COMMESSA	LOTTO	FASE-ENTE	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3Z	00	D26	NV2103001	B	29 di 56

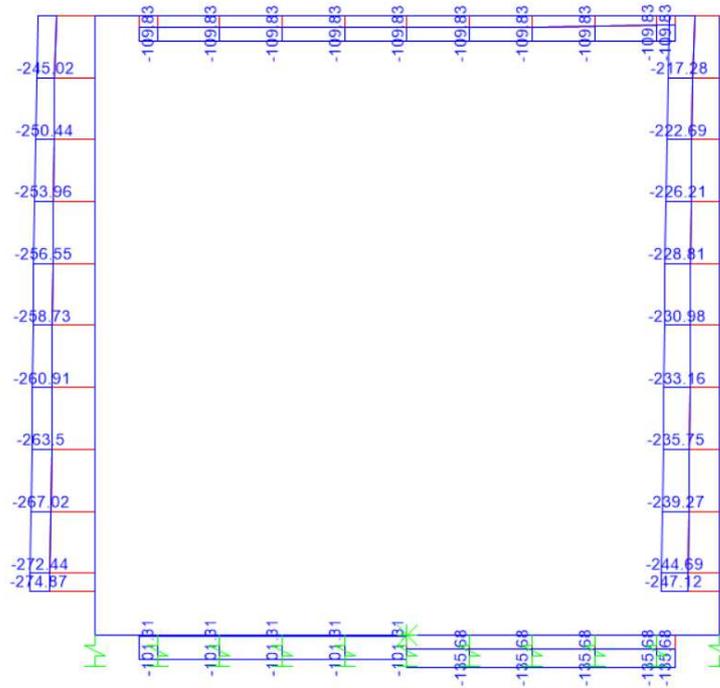


Figura 9.4 - Sforzo Normale – Involuppo SLU

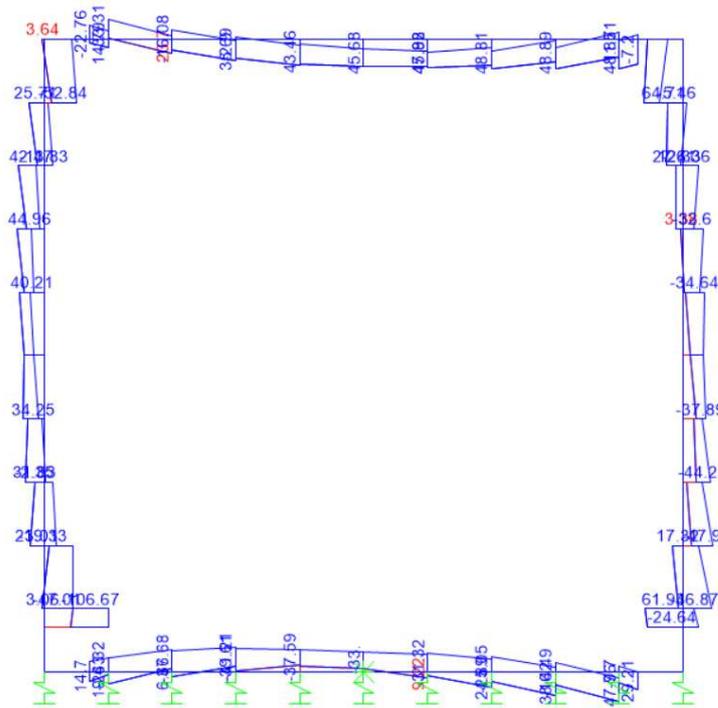


Figura 9.5 - Momento flettente – Involuppo SLU

NV21 – Nuova viabilità di collegamento Lercara-
Nuova Fermata Lercara
Relazione di calcolo tombino D=1500

COMMESSA	LOTTO	FASE-ENTE	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3Z	00	D26	NV2103001	B	30 di 56

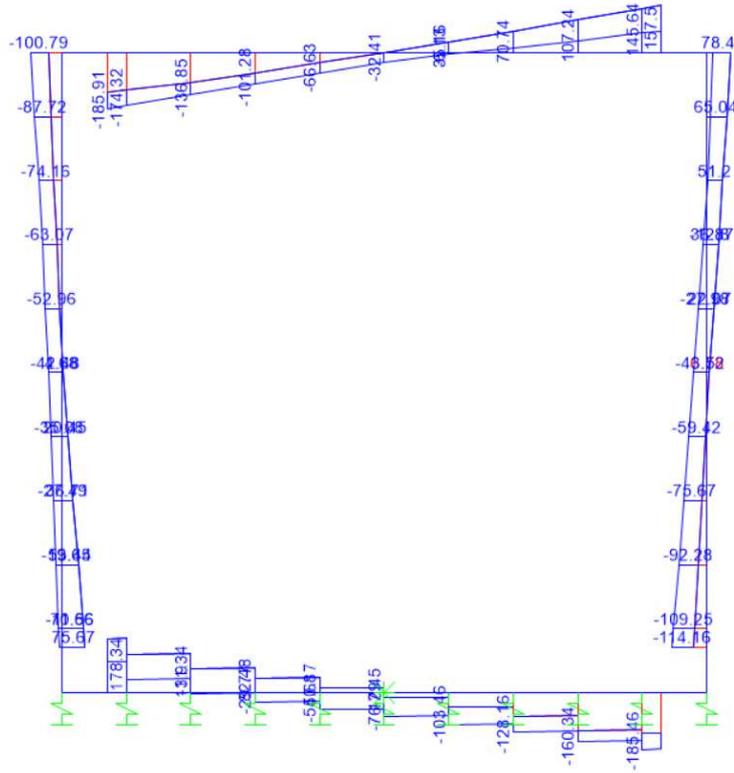


Figura 9.6 - Taglio – Inviluppo SLU

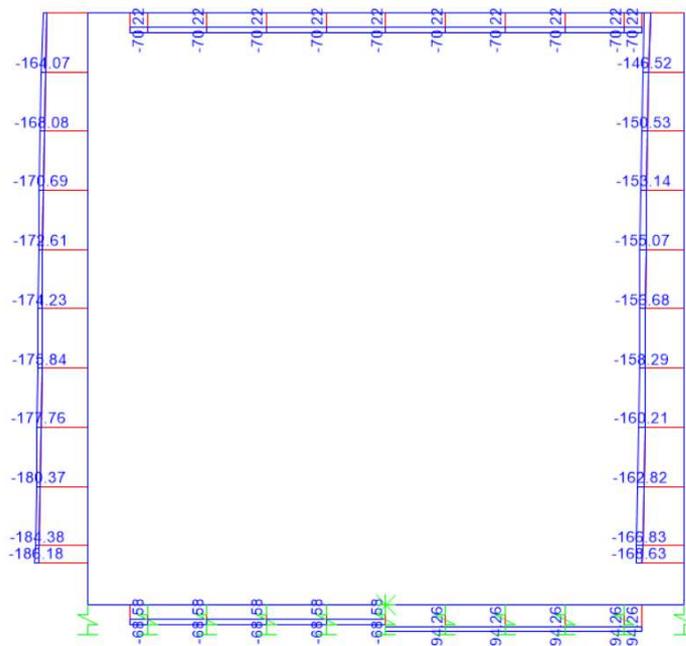


Figura 9.7 - Sforzo Normale – Inviluppo SLE-Rara

NV21 – Nuova viabilità di collegamento Lercara-
Nuova Fermata Lercara
Relazione di calcolo tombino D=1500

COMMESSA	LOTTO	FASE-ENTE	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3Z	00	D26	NV2103001	B	31 di 56

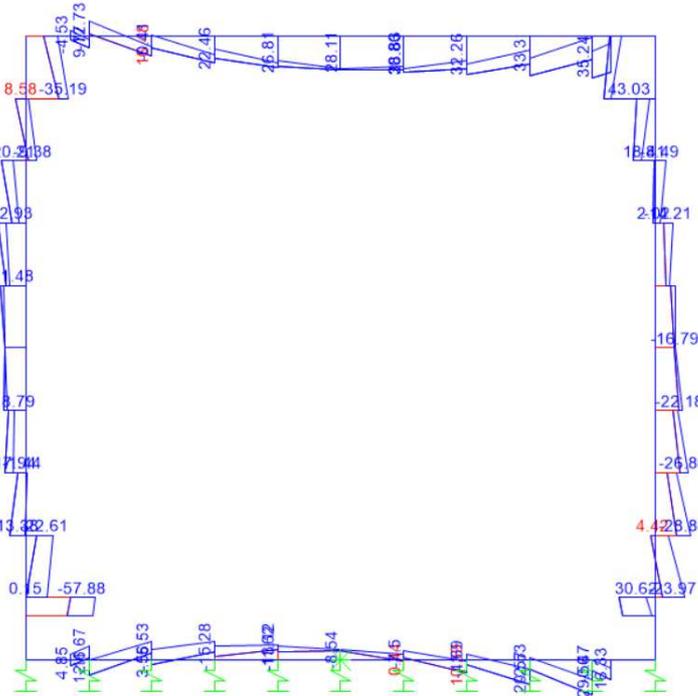


Figura 9.8 - Momento flettente – Inviluppo SLE-Rara

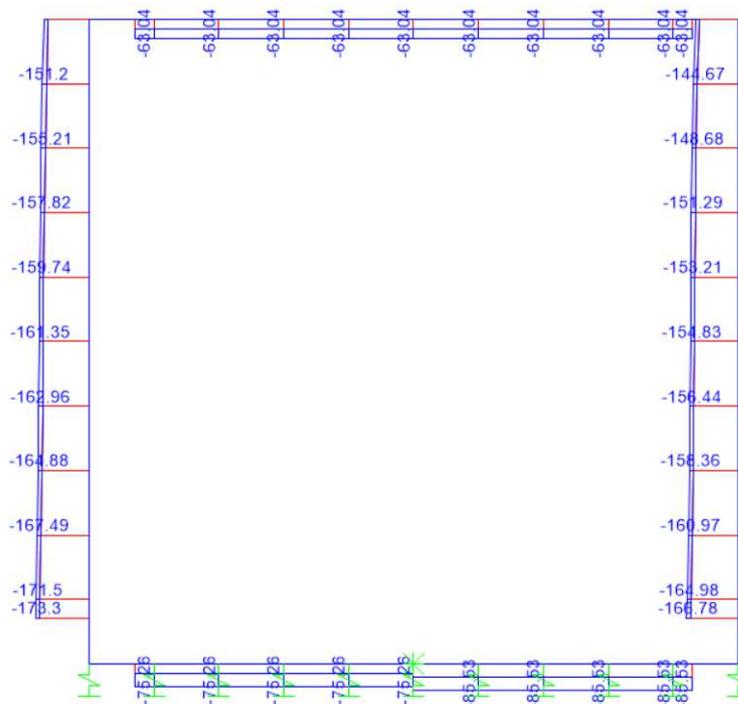


Figura 9.9 - Sforzo Normale – Inviluppo SLE-Frequente

NV21 – Nuova viabilità di collegamento Lercara-
Nuova Fermata Lercara
Relazione di calcolo tombino D=1500

COMMESSA	LOTTO	FASE-ENTE	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3Z	00	D26	NV2103001	B	32 di 56

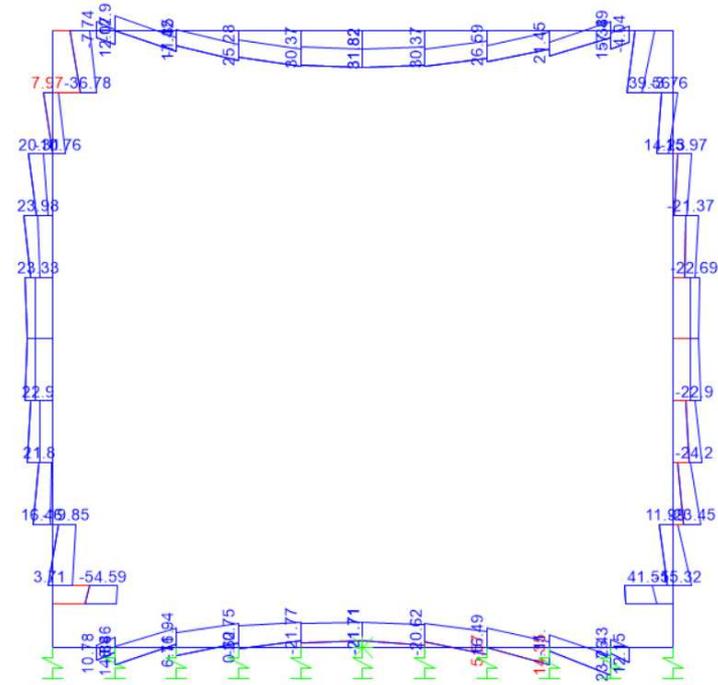


Figura 9.10 - Momento flettente – Inviluppo SLE-Frequente



PROGETTO DEFINITIVO
DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA-CATANIA-PALERMO
NUOVO COLLEGAMENTO PALERMO-CATANIA
RADDOPPIO TRATTA FIUMETORTO - LERCARA
DIRAMAZIONE - LOTTO 1+2

NV21 - Nuova viabilità di collegamento Lercara-
Nuova Fermata Lercara
Relazione di calcolo tombino D=1500

COMMESSA	LOTTO	FASE-ENTE	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3Z	00	D26	NV2103001	B	33 di 56

9.5 Verifiche strutturali

9.5.1 Verifica piedritti

Armatura a flessione:

- Sommità (Pied-Sommità)

Sezione: 76.4 x 100 cm

Armatura tesa

φ 14/20 cm

Armatura compressa

φ 14/20 cm

- Spiccato (Pied-Spicc)

Sezione: 30.7 x 100 cm

Armatura tesa

φ 14/20 cm

Armatura compressa

φ 14/20 cm

Armatura a taglio:

Non necessarie ai fini del calcolo. Si inseriscono comunque Spille φ 12/40x40 cm.

NV21 – Nuova viabilità di collegamento Lercara-
 Nuova Fermata Lercara
 Relazione di calcolo tombino D=1500

COMMESSA	LOTTO	FASE-ENTE	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3Z	00	D26	NV2103001	B	34 di 56

• Verifica a pressoflessione spiccato (Pied-App)

Acciaio	
Tensione car. di rottura	$f_{tk} = 540$ N/mm ²
Tensione car. di snervamento	$f_{yk} = 450$ N/mm ²
Coeff. parziale di sicurezza	$\gamma_s = 1.15$
Resistenza di calcolo	$f_{yd} = 391$ N/mm ²
Modulo elastico	$E_s = 200000$ N/mm ²
	$\epsilon_{yd} = 0.00196$

Calcestruzzo	
Tipo	C30/37
R _{ck}	37 N/mm ²
f _{ck}	30.71 N/mm ²
γ_c	1.5
f _{cd}	20.5 N/mm ²
f _{ct}	17.4 N/mm ²

copriferro	50	mm
staffe	12	mm
armat. sec	12	mm

Geometria della sezione	
Altezza geometrica della sezione	h = 76.4 cm
Base della sezione	b = 100 cm
Copriferro	d' = 8.1 cm
Altezza utile della sezione	d = 68.3 cm

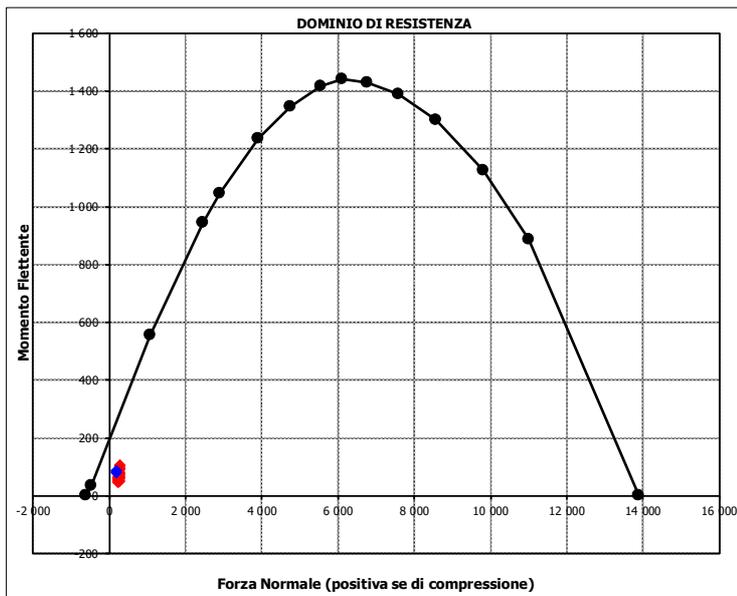
Armatura tesa			
N° ferri	Diametro	Area	
5	14	7.70	cm ²
		0.00	cm ²
		0.00	cm ²
		7.70	cm²

Armatura compressa			
N° ferri	Diametro	Area	
5	14	7.70	cm ²
		0.00	cm ²
		0.00	cm ²
		7.70	cm²

Caratteristiche di sollecitazione			
Comb.	Nsd	Msd	
(Nmax)	-13M_0.2	272	107
(Nmin)	D1-_0.21	189	88
(Mmax)	-13M_0.2	272	107
(Mmin)	-24_0.2	231	48

Caratteristiche di sollecitazione

Comb.	Nsd	Msd
01S1-11M	245	62
02S1-11T	245	62
03S1-12M	245	60
04S1-12T	245	60
05S1-13M	253	79
06S1-13T	253	79
07S1-14-	231	57
08S1-15-	240	75
09S1-21M	245	53
10S1-21T	245	53
11S1-22M	245	51
12S1-22T	245	51
13S1-23M	253	70
14S1-23T	253	70
15S1-24-	231	48
16S1-25-	240	66
17S1T11M	240	61
18S1T11T	240	61
19S1T12M	240	59
20S1T12T	240	59
21S1T13M	248	76
22S1T13T	248	76
23S1T14-	231	57
24S1T15-	239	74
25S1T21M	240	52
26S1T21T	240	52
27S1T22M	240	50
28S1T22T	240	50
29S1T23M	248	67
30S1T23T	248	67
31S1T24-	231	48
32S1T25-	239	65
33S2-11M	265	91
34S2-11T	265	91
35S2-12M	265	90
36S2-12T	265	90
37S2-13M	272	107
38S2-13T	272	107
39S2-21M	265	82
40S2-21T	265	82
41S2-22M	265	81
42S2-22T	265	81
43S2-23M	272	98
44S2-23T	272	98
45S2T11M	240	61
46S2T11T	240	61
47S2T12M	240	59
48S2T12T	240	59
49S2T13M	248	76
50S2T13T	248	76
51S2T21M	240	52
52S2T21T	240	52
53S2T22M	240	50
54S2T22T	240	50
55S2T23M	248	67
56S2T23T	248	67
57SED1-	189	88
58SED2-	189	81



NV21 - Nuova viabilità di collegamento Lercara-
Nuova Fermata Lercara
Relazione di calcolo tombino D=1500

COMMESSA	LOTTO	FASE-ENTE	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3Z	00	D26	NV2103001	B	35 di 56

• Verifica a pressoflessione sommità (Pied-Camp)

Acciaio	
Tensione car. di rottura	$f_{tk} = 540$ N/mm ²
Tensione car. di snervamento	$f_{yk} = 450$ N/mm ²
Coeff. parziale di sicurezza	$\gamma_s = 1.15$
Resistenza di calcolo	$f_{yd} = 391$ N/mm ²
Modulo elastico	$E_s = 205000$ N/mm ²
	$\epsilon_{yd} = 0.00191$

Calcestruzzo	
Tipo	C30/37
R _{ck}	37 N/mm ²
f _{ck}	30.71 N/mm ²
γ_c	1.5
f _{cd}	20.5 N/mm ²
f _{ct}	17.4 N/mm ²

copriferro	50	mm
staffe	12	mm
armat. sec	12	mm

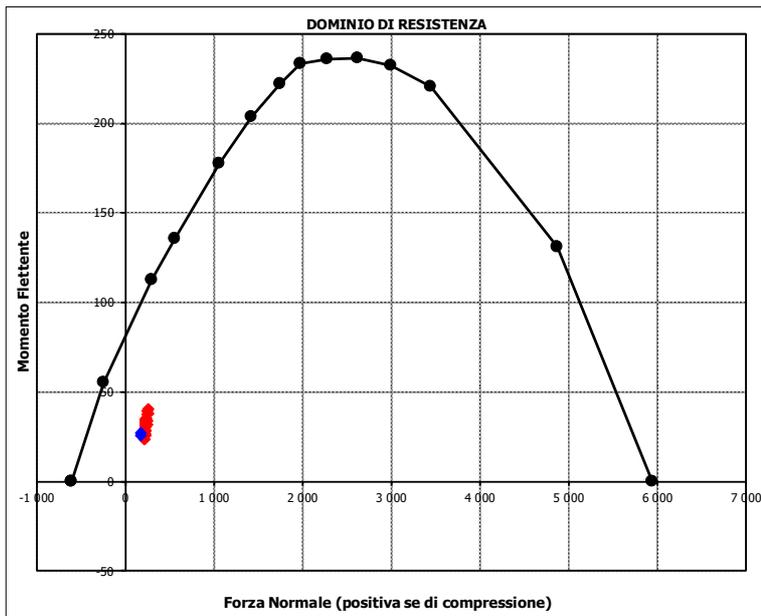
Geometria della sezione	
Altezza geometrica della sezione	$h = 30.7$ cm
Base della sezione	$b = 100$ cm
Copriferro	$d' = 8.1$ cm
Altezza utile della sezione	$d = 22.6$ cm

Armatura tesa			
N° ferri	Diametro	Area	
5	14	7.70	cm ²
		0.00	cm ²
		0.00	cm ²
		7.70	cm²

Armatura compressa			
N° ferri	Diametro	Area	
5	14	7.70	cm ²
		0.00	cm ²
		0.00	cm ²
		7.70	cm²

Caratteristiche di sollecitazione			
Comb.	Nsd	Msd	
(Nmax)	-13M_0,2	257	40
(Nmin)	D1-0,21	177	27
(Mmax)	-13M_0,2	257	40
(Mmin)	-24_-0,2	215	23

Caratteristiche di sollecitazione			
Comb.	Nsd	Msd	
01S1-11M	229	35	
02S1-11T	229	35	
03S1-12M	229	29	
04S1-12T	229	29	
05S1-13M	237	35	
06S1-13T	237	35	
07S1-14-	215	26	
08S1-15-	224	32	
09S1-21M	229	32	
10S1-21T	229	32	
11S1-22M	229	27	
12S1-22T	229	27	
13S1-23M	237	33	
14S1-23T	237	33	
15S1-24-	215	23	
16S1-25-	224	30	
17S1T11M	224	34	
18S1T11T	224	34	
19S1T12M	224	28	
20S1T12T	224	28	
21S1T13M	232	34	
22S1T13T	232	34	
23S1T14-	215	26	
24S1T15-	223	32	
25S1T21M	224	31	
26S1T21T	224	31	
27S1T22M	224	26	
28S1T22T	224	26	
29S1T23M	232	32	
30S1T23T	232	32	
31S1T24-	215	24	
32S1T25-	223	30	
33S2-11M	249	39	
34S2-11T	249	39	
35S2-12M	249	34	
36S2-12T	249	34	
37S2-13M	257	40	
38S2-13T	257	40	
39S2-21M	249	37	
40S2-21T	249	37	
41S2-22M	249	32	
42S2-22T	249	32	
43S2-23M	257	38	
44S2-23T	257	38	
45S2T11M	224	34	
46S2T11T	224	34	
47S2T12M	224	28	
48S2T12T	224	28	
49S2T13M	232	34	
50S2T13T	232	34	
51S2T21M	224	31	
52S2T21T	224	31	
53S2T22M	224	26	
54S2T22T	224	26	
55S2T23M	232	32	
56S2T23T	232	32	
57SED1-	177	27	
58SED2-	177	25	



NV21 – Nuova viabilità di collegamento Lercara-
 Nuova Fermata Lercara
Relazione di calcolo tombino D=1500

COMMESSA	LOTTO	FASE-ENTE	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3Z	00	D26	NV2103001	B	36 di 56

- Verifica a taglio

La verifica a taglio viene condotta nel seguente modo:

1. Verifica della sezione senza armatura al taglio → se $V_{Ed} < V_{Rd1}$ la verifica è soddisfatta;
2. Altrimenti si verifica la sezione con armatura a taglio → se $V_{Ed} < V_{Rd2}$ la verifica è soddisfatta.

Calcestruzzo

Tipo	C30/37	
R_{ck}	37	N/mm ²
f_{ck}	30.7	N/mm ²
γ_c	1.5	
α_{cc}	0.85	
f_{cd}	17.4	N/mm ²

Acciaio

f_{tk}	540	N/mm ²
f_{yk}	450	N/mm ²
γ_s	1.15	
f_{yd}	391	N/mm ²

Sollecitazioni

		Piedritto dx	Piedritto sx
V_{Ed}	kN	114	101
N_{Ed}	kN	0	0

Armatura a taglio

Diametro	mm	12	12
Numero barre		2.5	2.5
A_{sw}	cm ²	2.83	2.83
Passo s	cm	40	40
Angolo α	°	90	90

Armatura longitudinale

n_1		5	5
\varnothing_1	mm	14	14
n_2			
\varnothing_2	mm		
Asl	cm ²	7.70	7.70

Sezione

b_w	cm	100	100
H	cm	76.4	76.4
c	cm	8.1	8.1
d	cm	68.3	68.3
k	N/mm ²	1.54	1.54
v_{min}	N/mm ²	0.37	0.37
ρ		0.0011	0.0011
σ_{cp}	N/mm ²	0.00	0.00
α_c		1.00	1.00

Resistenza senza armatura a taglio

V_{Rd}	kN	253	253
----------	----	------------	------------

Resistenza con armatura a taglio

Inclinazione puntone θ	°	21.8	21.8
V_{RSd}	kN	425	425
V_{RCd}	kN	1844	1844
V_{Rd}	kN	425	425

NV21 – Nuova viabilità di collegamento Lercara-
 Nuova Fermata Lercara
Relazione di calcolo tombino D=1500

COMMESSA	LOTTO	FASE-ENTE	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3Z	00	D26	NV2103001	B	37 di 56

- Verifica a fessurazione spiccato (Pied-App)

Sollecitazioni

Momento flettente - Combinazione rara	M_R	57.88	kNm
Sforzo normale - Combinazione rara	N_R	184.38	kN
Momento flettente - Combinazione frequente	M_F	54.59	kNm
Sforzo normale - Combinazione frequente	N_F	171.50	kN

Materiali

Resistenza caratteristica cubica calcestruzzo	R_{ck}	37	N/mm ²
Resistenza caratteristica cilindrica calcestruzzo	f_{ck}	30.71	N/mm ²
Modulo elastico del calcestruzzo	E_{cm}	33019.43	N/mm ²
Tensione ammissibile di compressione calcestruzzo	σ_{camm}	18.43	N/mm ²
Resistenza media a trazione calcestruzzo	f_{ctm}	3.36	N/mm ²
Resistenza caratteristica a trazione calcestruzzo	f_{ctk}	2.35	N/mm ²
Tensione ammissibile di trazione calcestruzzo	σ_{tamm}	2.80	N/mm ²
Tensione di snervamento acciaio	f_{yk}	450.00	N/mm ²
Modulo elastico dell'acciaio	E_s	205000.00	N/mm ²
Tensione ammissibile acciaio	σ_{samm}	360.00	N/mm ²
Coefficiente omogeneizzazione acciaio-calcestruzzo	n	15.00	-

Caratteristiche geometriche

Altezza sezione	H	76.40	cm		
Larghezza sezione	B	100.00	cm		
Armatura compressa (1° strato)	AS_1'	7.70	cm ²	5 Ø 14	$C_{s1} = \mathbf{8.1}$ cm
Armatura compressa (2° strato)	AS_2'	0.00	cm ²	0 Ø 0	$C_{s2} = \mathbf{8.8}$ cm
Armatura tesa (1° strato)	AS_1	7.70	cm ²	5 Ø 14	$C_{t1} = \mathbf{8.1}$ cm
Armatura tesa (2° strato)	AS_2	0.00	cm ²	0 Ø 0	$C_{t2} = \mathbf{8.8}$ cm

Proprietà sezione in combinazione rara

Eccentricità dello sforzo normale	e (M)	31.39	cm	> H/6	Sez. parzializzata
Distanza sforzo N dal bordo sezione	u (M)	-6.81	cm		
Posizione asse neutro	y (M)	33.47	cm		
Area ideale (sezione interamente reagente)	A_{id}	7855.51	cm ²		
Momento di inerzia ideale (sez. int. reag.)	J_{id}	3925401.97	cm ⁴		
Momento di inerzia ideale (sez. parz. N=0)	J_{id*}	1463848.52	cm ⁴		

Tensioni nei materiali

Compressione max nel cls.	σ_c	1.12	N/mm ²	< σ_{camm}
Trazione nell'acciaio (1° strato)	σ_s	17.55	N/mm ²	< σ_{samm}

Proprietà sezione in combinazione frequente

Eccentricità dello sforzo normale	e (M)	31.83	cm	> H/6	Sez. parzializzata
Distanza sforzo N dal bordo sezione	u (M)	-6.37	cm		
Posizione asse neutro	y (M)	32.88	cm		
Area ideale (sez. int. reagente)	A_{id}	7855.51	cm ²		
Momento di inerzia ideale (sez. int. reag.)	J_{id}	3925401.97	cm ⁴		
Momento di inerzia ideale (sez. parz. N=0)	J_{id*}	1400795.25	cm ⁴		

Verifica a fessurazione

Momento di fessurazione (σ_{tamm})	M_{fess}	309.87	kNm	La sezione non è fessurata
---	------------	--------	-----	----------------------------

NV21 – Nuova viabilità di collegamento Lercara-
 Nuova Fermata Lercara
Relazione di calcolo tombino D=1500

COMMESSA	LOTTO	FASE-ENTE	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3Z	00	D26	NV2103001	B	38 di 56

- Verifica a fessurazione sommità (Pied-Camp)

Sollecitazioni

Momento flettente - Combinazione rara	M_R	21.48	kNm
Sforzo normale - Combinazione rara	N_R	172.62	kN
Momento flettente - Combinazione frequente	M_F	23.33	kNm
Sforzo normale - Combinazione frequente	N_F	159.74	kN

Materiali

Resistenza caratteristica cubica calcestruzzo	R_{ck}	37	N/mm ²
Resistenza caratteristica cilindrica calcestruzzo	f_{ck}	30.71	N/mm ²
Modulo elastico del calcestruzzo	E_{cm}	33019.43	N/mm ²
Tensione ammissibile di compressione calcestruzzo	σ_{camm}	18.43	N/mm ²
Resistenza media a trazione calcestruzzo	f_{ctm}	3.36	N/mm ²
Resistenza caratteristica a trazione calcestruzzo	f_{ctk}	2.35	N/mm ²
Tensione ammissibile di trazione calcestruzzo	σ_{tamm}	2.80	N/mm ²
Tensione di snervamento acciaio	f_{yk}	450.00	N/mm ²
Modulo elastico dell'acciaio	E_s	205000.00	N/mm ²
Tensione ammissibile acciaio	σ_{samm}	360.00	N/mm ²
Coefficiente omogeneizzazione acciaio-calcestruzzo	n	15.00	-

Caratteristiche geometriche

Altezza sezione	H	30.70	cm		
Larghezza sezione	B	100.00	cm		
Armatura compressa (1° strato)	AS_1'	7.70	cm ²	5 Ø 14	$C_{s1} = \mathbf{8.1}$ cm
Armatura compressa (2° strato)	AS_2'	0.00	cm ²	0 Ø 0	$C_{s2} = \mathbf{8.8}$ cm
Armatura tesa (1° strato)	AS_1	7.70	cm ²	5 Ø 14	$C_{t1} = \mathbf{8.1}$ cm
Armatura tesa (2° strato)	AS_2	0.00	cm ²	0 Ø 0	$C_{t2} = \mathbf{8.8}$ cm

Proprietà sezione in combinazione rara

Eccentricità dello sforzo normale	e (M)	12.45	cm	> H/6	Sez. parzializzata
Distanza sforzo N dal bordo sezione	u (M)	-2.90	cm		
Posizione asse neutro	y (M)	13.85	cm		
Area ideale (sezione interamente reagente)	A_{id}	3285.51	cm ²		
Momento di inerzia ideale (sez. int. reag.)	J_{id}	253257.41	cm ⁴		
Momento di inerzia ideale (sez. parz. N=0)	J_{id*}	101256.50	cm ⁴		

Tensioni nei materiali

Compressione max nel cls.	σ_c	2.59	N/mm ²	< σ_{camm}
Trazione nell'acciaio (1° strato)	σ_s	24.49	N/mm ²	< σ_{samm}

Proprietà sezione in combinazione frequente

Eccentricità dello sforzo normale	e (M)	14.61	cm	> H/6	Sez. parzializzata
Distanza sforzo N dal bordo sezione	u (M)	-0.74	cm		
Posizione asse neutro	y (M)	12.00	cm		
Area ideale (sez. int. reagente)	A_{id}	3285.51	cm ²		
Momento di inerzia ideale (sez. int. reag.)	J_{id}	253257.41	cm ⁴		
Momento di inerzia ideale (sez. parz. N=0)	J_{id*}	72306.95	cm ⁴		

Verifica a fessurazione

Momento di fessurazione (σ_{tamm})	M_{fess}	54.17	kNm	La sezione non è fessurata
---	------------	-------	-----	----------------------------

9.5.2 Verifica soletta superiore

Armatura a flessione:

- Appoggio (Solsup-App)

Sezione: 76.4 x 100 cm

Armatura tesa

φ 14/20 cm

Armatura compressa

φ 14/20 cm

- Campata (Solsup-Camp)

Sezione: 30.7 x 100 cm

Armatura tesa

φ 14/20 cm

Armatura compressa

φ 14/20 cm

Armatura a taglio:

Non necessarie ai fini del calcolo. Si inseriscono comunque Spille φ 12/40x40 cm.

NV21 – Nuova viabilità di collegamento Lercara-
Nuova Fermata Lercara
Relazione di calcolo tombino D=1500

COMMESSA	LOTTO	FASE-ENTE	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3Z	00	D26	NV2103001	B	40 di 56

• Verifica a pressoflessione appoggio (Solsup-App)

Acciaio

Tensione car. di rottura	f_{tk}	=	540	N/mm ²
Tensione car. di snervamento	f_{yk}	=	450	N/mm ²
Coeff. parziale di sicurezza	γ_s	=	1.15	
Resistenza di calcolo	f_{yd}	=	391	N/mm ²
Modulo elastico	E_s	=	205000	N/mm ²
	ϵ_{yd}	=	0.00191	

Calcestruzzo

Tipo	C30/37	
Resistenza caratteristica	R_{ck}	= 37 N/mm ²
Resistenza di calcolo	f_{cd}	= 30.71 N/mm ²
Coeff. parziale di sicurezza	γ_c	= 1.5
Resistenza di calcolo	f_{ctd}	= 20.5 N/mm ²
Resistenza di calcolo	f_{ctc}	= 17.4 N/mm ²

copriferro	50	mm
staffe	12	mm
armat. sec.	12	mm

Geometria della sezione

Altezza geometrica della sezione	h	=	76.4	cm
Base della sezione	b	=	100	cm
Copriferro	d'	=	8.1	cm
Altezza utile della sezione	d	=	68.3	cm

Armatura tesa

N° ferri	Diametro	Area
5	14	7.70 cm ²
		0.00 cm ²
		0.00 cm ²
		7.70 cm²

Armatura compressa

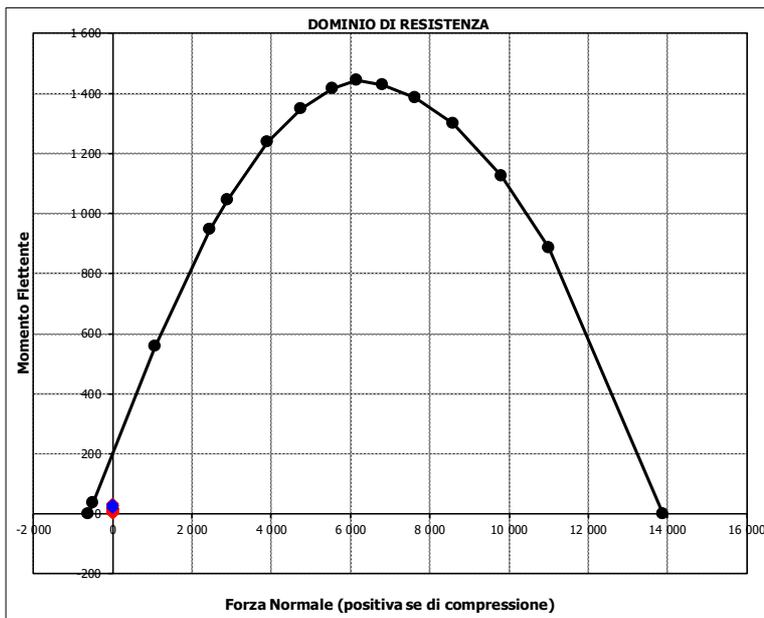
N° ferri	Diametro	Area
5	14	7.70 cm ²
		0.00 cm ²
		0.00 cm ²
		7.70 cm²

Caratteristiche di sollecitazione

	Comb.	Nsd	Msd
(Nmax)	-11M_0	0	12
(Nmin)	-11M_0	0	12
(Mmax)	-13M_0	0	33
(Mmin)	-24-_0	0	2

Caratteristiche di sollecitazione

	Comb.	Nsd	Msd
01S1-11M	0	12	
02S1-11T	0	12	
03S1-12M	0	12	
04S1-12T	0	12	
05S1-13M	0	19	
06S1-13T	0	19	
07S1-14-	0	11	
08S1-15-	0	18	
09S1-21M	0	3	
10S1-21T	0	3	
11S1-22M	0	3	
12S1-22T	0	3	
13S1-23M	0	10	
14S1-23T	0	10	
15S1-24-	0	2	
16S1-25-	0	9	
17S1T11M	0	11	
18S1T11T	0	11	
19S1T12M	0	11	
20S1T12T	0	11	
21S1T13M	0	18	
22S1T13T	0	18	
23S1T14-	0	11	
24S1T15-	0	17	
25S1T21M	0	2	
26S1T21T	0	2	
27S1T22M	0	3	
28S1T22T	0	3	
29S1T23M	0	9	
30S1T23T	0	9	
31S1T24-	0	2	
32S1T25-	0	8	
33S2-11M	0	27	
34S2-11T	0	27	
35S2-12M	0	27	
36S2-12T	0	27	
37S2-13M	0	33	
38S2-13T	0	33	
39S2-21M	0	18	
40S2-21T	0	18	
41S2-22M	0	18	
42S2-22T	0	18	
43S2-23M	0	25	
44S2-23T	0	25	
45S2T11M	0	11	
46S2T11T	0	11	
47S2T12M	0	11	
48S2T12T	0	11	
49S2T13M	0	18	
50S2T13T	0	18	
51S2T21M	0	2	
52S2T21T	0	2	
53S2T22M	0	3	
54S2T22T	0	3	
55S2T23M	0	9	
56S2T23T	0	9	
57SED1-	0	29	
58SED2-	0	22	



NV21 - Nuova viabilità di collegamento Lercara-
Nuova Fermata Lercara
Relazione di calcolo tombino D=1500

COMMESSA	LOTTO	FASE-ENTE	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3Z	00	D26	NV2103001	B	41 di 56

• Verifica a pressoflessione campata (Solsup-Camp)

Acciaio	
Tensione car. di rottura	$f_{tk} = 540$ N/mm ²
Tensione car. di snervamento	$f_{yk} = 450$ N/mm ²
Coeff. parziale di sicurezza	$\gamma_s = 1.15$
Resistenza di calcolo	$f_{yd} = 391$ N/mm ²
Modulo elastico	$E_s = 205000$ N/mm ²
	$\epsilon_{vd} = 0.00191$

Calcestruzzo	
Tipo	C30/37
R _{ck}	37 N/mm ²
f _{ck}	30.7 N/mm ²
γ_c	1.5
f _{cd}	20.5 N/mm ²
f _{cc}	17.4 N/mm ²

copriferro	50	mm
staffe	12	mm
armat. sec	12	mm

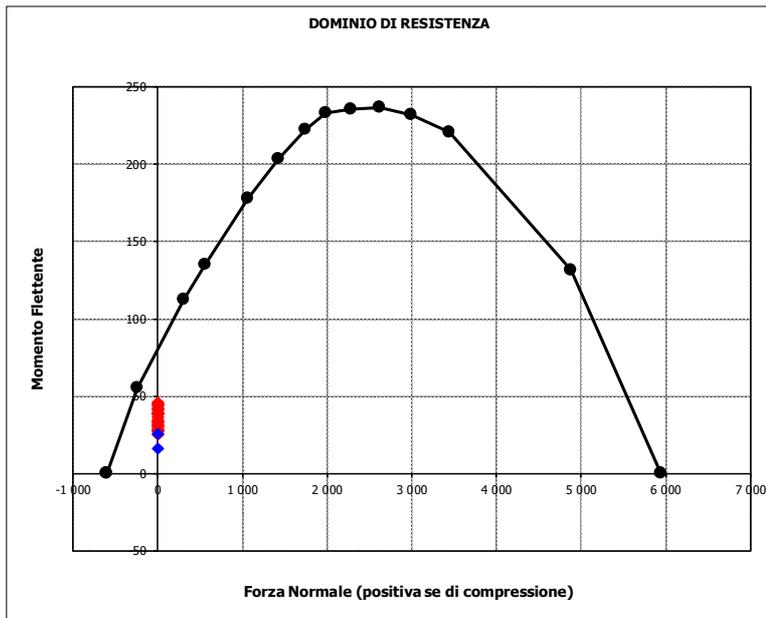
Geometria della sezione	
Altezza geometrica della sezione	$h = 30.7$ cm
Base della sezione	$b = 100$ cm
Copriferro	$d' = 8.1$ cm
Altezza utile della sezione	$d = 22.6$ cm

Armatura tesa			
N° ferri	Diametro	Area	
5	14	7.70	cm ²
		0.00	cm ²
		0.00	cm ²
		7.70	cm²

Armatura compressa			
N° ferri	Diametro	Area	
5	14	7.70	cm ²
		0.00	cm ²
		0.00	cm ²
		7.70	cm²

Caratteristiche di sollecitazione			
	Comb.	Nsd	Msd
(Nmax)	-11M_0.2	0	35
(Nmin)	-11M_0.2	0	35
(Mmax)	-21M_0.2	0	46
(Mmin)	D1_-0.21	0	16

Caratteristiche di sollecitazione			
	Comb.	Nsd	Msd
01S1-11M	0	35	
02S1-11T	0	35	
03S1-12M	0	28	
04S1-12T	0	28	
05S1-13M	0	32	
06S1-13T	0	32	
07S1-14-	0	25	
08S1-15-	0	28	
09S1-21M	0	46	
10S1-21T	0	46	
11S1-22M	0	40	
12S1-22T	0	40	
13S1-23M	0	43	
14S1-23T	0	43	
15S1-24-	0	36	
16S1-25-	0	39	
17S1T11M	0	33	
18S1T11T	0	33	
19S1T12M	0	28	
20S1T12T	0	28	
21S1T13M	0	31	
22S1T13T	0	31	
23S1T14-	0	26	
24S1T15-	0	28	
25S1T21M	0	45	
26S1T21T	0	45	
27S1T22M	0	39	
28S1T22T	0	39	
29S1T23M	0	42	
30S1T23T	0	42	
31S1T24-	0	37	
32S1T25-	0	40	
33S2-11M	0	33	
34S2-11T	0	33	
35S2-12M	0	27	
36S2-12T	0	27	
37S2-13M	0	30	
38S2-13T	0	30	
39S2-21M	0	44	
40S2-21T	0	44	
41S2-22M	0	38	
42S2-22T	0	38	
43S2-23M	0	41	
44S2-23T	0	41	
45S2T11M	0	33	
46S2T11T	0	33	
47S2T12M	0	28	
48S2T12T	0	28	
49S2T13M	0	31	
50S2T13T	0	31	
51S2T21M	0	45	
52S2T21T	0	45	
53S2T22M	0	39	
54S2T22T	0	39	
55S2T23M	0	42	
56S2T23T	0	42	
57SED1-	0	16	
58SED2-	0	26	



NV21 – Nuova viabilità di collegamento Lercara-
 Nuova Fermata Lercara
 Relazione di calcolo tombino D=1500

COMMESSA	LOTTO	FASE-ENTE	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3Z	00	D26	NV2103001	B	42 di 56

- Verifica a taglio

La verifica a taglio viene condotta nel seguente modo:

1. Verifica della sezione senza armatura a taglio → se $V_{Ed} < V_{Rd1}$ la verifica è soddisfatta;
2. Altrimenti si verifica la sezione con armatura a taglio → se $V_{Ed} < V_{Rd2}$ la verifica è soddisfatta.

Calcestruzzo

Tipo	C30/37	
R_{ck}	37	N/mm ²
f_{ck}	30.7	N/mm ²
γ_c	1.5	
α_{cc}	0.85	
f_{cd}	17.4	N/mm ²

Acciaio

f_{tk}	540	N/mm ²
f_{yk}	450	N/mm ²
γ_s	1.15	
f_{yd}	391	N/mm ²

Sollecitazioni

V_{Ed}	kN	186
N_{Ed}	kN	0

Soletta sup
Armatura a taglio

Diametro	mm	12
Numero barre		2.5
A_{sw}	cm ²	2.83
Passo s	cm	40
Angolo α	°	90

Armatura longitudinale

n_1		5
\varnothing_1	mm	14
n_2		
\varnothing_2	mm	
Asl	cm ²	7.70

Sezione

b_w	cm	100
H	cm	76.4
c	cm	8.1
d	cm	68.3
k	N/mm ²	1.54
v_{min}	N/mm ²	0.37
ρ		0.0011
σ_{cp}	N/mm ²	0.00
α_c		1.00

Resistenza senza armatura a taglio

V_{Rd}	kN	253
----------	----	------------

Resistenza con armatura a taglio

Inclinazione puntone θ	°	21.8
V_{RSd}	kN	425
V_{RCd}	kN	1844
V_{Rd}	kN	425

NV21 – Nuova viabilità di collegamento Lercara-
 Nuova Fermata Lercara
Relazione di calcolo tombino D=1500

COMMESSA	LOTTO	FASE-ENTE	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3Z	00	D26	NV2103001	B	43 di 56

- Verifica a fessurazione appoggio (Solsup-App)

Sollecitazioni

Momento flettente - Combinazione rara	M_R	12.73	kNm
Sforzo normale - Combinazione rara	N_R	0.00	kN
Momento flettente - Combinazione frequente	M_F	12.90	kNm
Sforzo normale - Combinazione frequente	N_F	0.00	kN

Materiali

Resistenza caratteristica cubica calcestruzzo	R_{ck}	37	N/mm ²
Resistenza caratteristica cilindrica calcestruzzo	f_{ck}	30.71	N/mm ²
Modulo elastico del calcestruzzo	E_{cm}	33019.43	N/mm ²
Tensione ammissibile di compressione calcestruzzo	σ_{camm}	18.43	N/mm ²
Resistenza media a trazione calcestruzzo	f_{ctm}	3.36	N/mm ²
Resistenza caratteristica a trazione calcestruzzo	f_{ctk}	2.35	N/mm ²
Tensione ammissibile di trazione calcestruzzo	σ_{tamm}	2.80	N/mm ²
Tensione di snervamento acciaio	f_{yk}	450.00	N/mm ²
Modulo elastico dell'acciaio	E_s	205000.00	N/mm ²
Tensione ammissibile acciaio	σ_{samm}	360.00	N/mm ²
Coefficiente omogeneizzazione acciaio-calcestruzzo	n	15.00	-

Caratteristiche geometriche

Altezza sezione	H	76.40	cm		
Larghezza sezione	B	100.00	cm		
Armatura compressa (1° strato)	AS_1'	7.70	cm ²	5	\emptyset 14 $C_{s1} =$ 8.1 cm
Armatura compressa (2° strato)	AS_2'	0.00	cm ²	0	\emptyset 0 $C_{s2} =$ 8.8 cm
Armatura tesa (1° strato)	AS_1	7.70	cm ²	5	\emptyset 14 $C_{t1} =$ 8.1 cm
Armatura tesa (2° strato)	AS_2	0.00	cm ²	0	\emptyset 0 $C_{t2} =$ 8.8 cm

Proprietà sezione in combinazione rara

Eccentricità dello sforzo normale	e (M)	∞	cm	> H/6 Sez. parzializzata
Distanza sforzo N dal bordo sezione	u (M)	∞	cm	
Posizione asse neutro	y (M)	11.17	cm	
Area ideale (sezione interamente reagente)	A_{id}	7855.51	cm ²	
Momento di inerzia ideale (sez. int. reag.)	J_{id}	3925401.97	cm ⁴	
Momento di inerzia ideale (sez. parz. N=0)	J_{id}^*	424365.24	cm ⁴	

Tensioni nei materiali

Compressione max nel cls.	σ_c	0.34	N/mm ²	< σ_{camm}
Trazione nell'acciaio (1° strato)	σ_s	25.71	N/mm ²	< σ_{samm}

Proprietà sezione in combinazione frequente

Eccentricità dello sforzo normale	e (M)	∞	cm	> H/6 Sez. parzializzata
Distanza sforzo N dal bordo sezione	u (M)	∞	cm	
Posizione asse neutro	y (M)	26.46	cm	
Area ideale (sez. int. reagente)	A_{id}	7855.51	cm ²	
Momento di inerzia ideale (sez. int. reag.)	J_{id}	3925401.97	cm ⁴	
Momento di inerzia ideale (sez. parz. N=0)	J_{id}^*	858599.22	cm ⁴	

Verifica a fessurazione

Momento di fessurazione (σ_{tamm})	M_{fess}	287.43	kNm	La sezione non è fessurata
---	------------	--------	-----	----------------------------

NV21 – Nuova viabilità di collegamento Lercara-
 Nuova Fermata Lercara
Relazione di calcolo tombino D=1500

COMMESSA	LOTTO	FASE-ENTE	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3Z	00	D26	NV2103001	B	44 di 56

- Verifica a fessurazione campata (Solsup-Camp)

Sollecitazioni

Momento flettente - Combinazione rara	M_R	28.11	kNm
Sforzo normale - Combinazione rara	N_R	0.00	kN
Momento flettente - Combinazione frequente	M_F	31.82	kNm
Sforzo normale - Combinazione frequente	N_F	0.00	kN

Materiali

Resistenza caratteristica cubica calcestruzzo	R_{ck}	37	N/mm ²
Resistenza caratteristica cilindrica calcestruzzo	f_{ck}	30.71	N/mm ²
Modulo elastico del calcestruzzo	E_{cm}	33019.43	N/mm ²
Tensione ammissibile di compressione calcestruzzo	σ_{camm}	18.43	N/mm ²
Resistenza media a trazione calcestruzzo	f_{ctm}	3.36	N/mm ²
Resistenza caratteristica a trazione calcestruzzo	f_{ctk}	2.35	N/mm ²
Tensione ammissibile di trazione calcestruzzo	σ_{tamm}	2.80	N/mm ²
Tensione di snervamento acciaio	f_{yk}	450.00	N/mm ²
Modulo elastico dell'acciaio	E_s	205000.00	N/mm ²
Tensione ammissibile acciaio	σ_{samm}	360.00	N/mm ²
Coefficiente omogeneizzazione acciaio-calcestruzzo	n	15.00	-

Caratteristiche geometriche

Altezza sezione	H	30.70	cm		
Larghezza sezione	B	100.00	cm		
Armatura compressa (1° strato)	AS_1'	7.70	cm ²	5 Ø 14	$C_{s1} = \mathbf{8.1}$ cm
Armatura compressa (2° strato)	AS_2'	0.00	cm ²	0 Ø 0	$C_{s2} = \mathbf{8.8}$ cm
Armatura tesa (1° strato)	AS_1	7.70	cm ²	5 Ø 14	$C_{t1} = \mathbf{8.1}$ cm
Armatura tesa (2° strato)	AS_2	0.00	cm ²	0 Ø 0	$C_{t2} = \mathbf{8.8}$ cm

Proprietà sezione in combinazione rara

Eccentricità dello sforzo normale	e (M)	∞	cm	> H/6 Sez. parzializzata
Distanza sforzo N dal bordo sezione	u (M)	∞	cm	
Posizione asse neutro	y (M)	6.42	cm	
Area ideale (sezione interamente reagente)	A_{id}	3285.51	cm ²	
Momento di inerzia ideale (sez. int. reag.)	J_{id}	253257.41	cm ⁴	
Momento di inerzia ideale (sez. parz. N=0)	J_{id*}	39371.02	cm ⁴	

Tensioni nei materiali

Compressione max nel cls.	σ_c	4.58	N/mm ²	< σ_{camm}
Trazione nell'acciaio (1° strato)	σ_s	173.24	N/mm ²	< σ_{samm}

Proprietà sezione in combinazione frequente

Eccentricità dello sforzo normale	e (M)	∞	cm	> H/6 Sez. parzializzata
Distanza sforzo N dal bordo sezione	u (M)	∞	cm	
Posizione asse neutro	y (M)	6.93	cm	
Area ideale (sez. int. reagente)	A_{id}	3285.51	cm ²	
Momento di inerzia ideale (sez. int. reag.)	J_{id}	253257.41	cm ⁴	
Momento di inerzia ideale (sez. parz. N=0)	J_{id*}	39603.98	cm ⁴	

Verifica a fessurazione

Momento di fessurazione (σ_{tamm})	M_{fess}	46.15	kNm	La sezione non è fessurata
---	------------	-------	-----	----------------------------



PROGETTO DEFINITIVO
DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA-CATANIA-PALERMO
NUOVO COLLEGAMENTO PALERMO-CATANIA
RADDOPPIO TRATTA FIUMETORTO - LERCARA
DIRAMAZIONE - LOTTO 1+2

NV21 - Nuova viabilità di collegamento Lercara-
Nuova Fermata Lercara
Relazione di calcolo tombino D=1500

COMMESSA	LOTTO	FASE-ENTE	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3Z	00	D26	NV2103001	B	45 di 56

9.5.3 Verifica soletta inferiore

Armatura a flessione:

- Appoggio (Solinf-App)

Sezione: 76.4 x 100 cm

Armatura tesa

ϕ 14/20 cm

Armatura compressa

ϕ 14/20 cm

- Campata (Solinf-Camp)

Sezione: 30.7 x 100 cm

Armatura tesa

ϕ 14/20 cm

Armatura compressa

ϕ 14/20 cm

Armatura a taglio:

Non necessarie ai fini del calcolo. Si inseriscono comunque Spille ϕ 12/40x40 cm.

NV21 - Nuova viabilità di collegamento Lercara-
Nuova Fermata Lercara
Relazione di calcolo tombino D=1500

COMMESSA	LOTTO	FASE-ENTE	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3Z	00	D26	NV2103001	B	46 di 56

• Verifica a pressoflessione appoggio (Solinf-App)

Acciaio

Tensione car. di rottura	f_{tk}	=	540	N/mm ²
Tensione car. di snervamento	f_{yk}	=	450	N/mm ²
Coeff. parziale di sicurezza	γ_s	=	1.15	
Resistenza di calcolo	f_{yd}	=	391	N/mm ²
Modulo elastico	E_s	=	205000	N/mm ²
	ϵ_{yd}	=	0.00191	

Calcestruzzo

Tipo	C30/37	
Resistenza caratteristica	R_{ck}	= 37 N/mm ²
Resistenza di calcolo	f_{ck}	= 30.71 N/mm ²
Coeff. parziale di sicurezza	γ_c	= 1.5
Resistenza di calcolo	f_{cd}	= 20.5 N/mm ²
Resistenza caratteristica	f_{ctk}	= 17.4 N/mm ²

copriferro	50	mm
staffe	12	mm
armat. sec.	12	mm

Geometria della sezione

Altezza geometrica della sezione	h	=	76.4	cm
Base della sezione	b	=	100	cm
Copriferro	d'	=	8.1	cm
Altezza utile della sezione	d	=	68.3	cm

Armatura tesa

N° ferri	Diametro	Area	
5	14	7.70	cm ²
		0.00	cm ²
		0.00	cm ²
		7.70	cm²

Armatura compressa

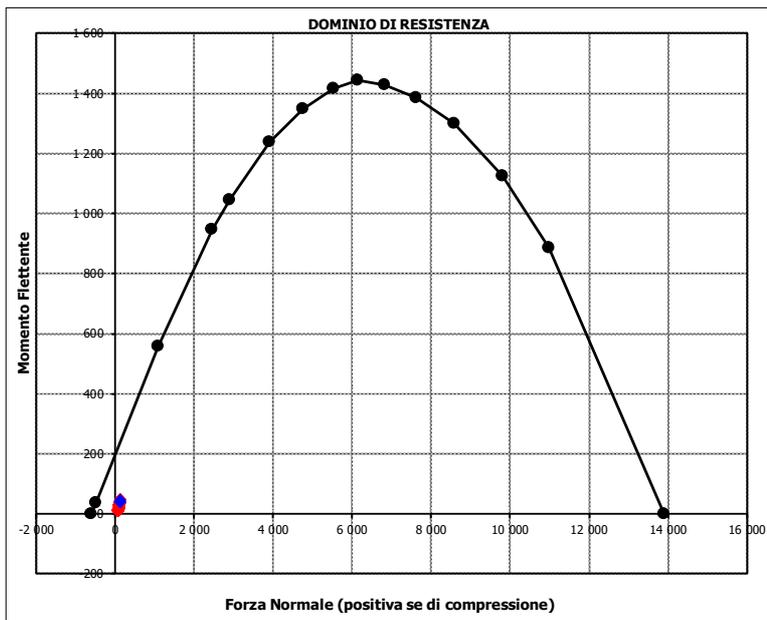
N° ferri	Diametro	Area	
5	14	7.70	cm ²
		0.00	cm ²
		0.00	cm ²
		7.70	cm²

Caratteristiche di sollecitazione

	Comb.	Nsd	Msd
(Nmax)	2-_0.21	136	46
(Nmin)	11M_0.21	60	11
(Mmax)	23M_0.21	135	48
(Mmin)	14-_0.21	91	10

Caratteristiche di sollecitazione

	Comb.	Nsd	Msd
01S1-11M	60	11	
02S1-11T	60	11	
03S1-12M	90	11	
04S1-12T	90	11	
05S1-13M	103	22	
06S1-13T	103	22	
07S1-14-	91	10	
08S1-15-	104	21	
09S1-21M	71	20	
10S1-21T	71	20	
11S1-22M	100	19	
12S1-22T	100	19	
13S1-23M	114	30	
14S1-23T	114	30	
15S1-24-	101	19	
16S1-25-	114	30	
17S1T11M	61	11	
18S1T11T	61	11	
19S1T12M	88	10	
20S1T12T	88	10	
21S1T13M	101	21	
22S1T13T	101	21	
23S1T14-	89	10	
24S1T15-	101	21	
25S1T21M	71	20	
26S1T21T	71	20	
27S1T22M	99	19	
28S1T22T	99	19	
29S1T23M	111	30	
30S1T23T	111	30	
31S1T24-	100	19	
32S1T25-	112	29	
33S2-11M	84	29	
34S2-11T	84	29	
35S2-12M	112	29	
36S2-12T	112	29	
37S2-13M	125	39	
38S2-13T	125	39	
39S2-21M	95	38	
40S2-21T	95	38	
41S2-22M	123	37	
42S2-22T	123	37	
43S2-23M	135	48	
44S2-23T	135	48	
45S2T11M	61	11	
46S2T11T	61	11	
47S2T12M	88	10	
48S2T12T	88	10	
49S2T13M	101	21	
50S2T13T	101	21	
51S2T21M	71	20	
52S2T21T	71	20	
53S2T22M	99	19	
54S2T22T	99	19	
55S2T23M	111	30	
56S2T23T	111	30	
57SED1-	127	39	
58SED2-	136	46	



NV21 - Nuova viabilità di collegamento Lercara-
Nuova Fermata Lercara
Relazione di calcolo tombino D=1500

COMMESSA	LOTTO	FASE-ENTE	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3Z	00	D26	NV2103001	B	47 di 56

• Verifica a pressoflessione campata (Solinf-Camp)

Acciaio	
Tensione car. di rottura	$f_{tk} = 540$ N/mm ²
Tensione car. di snervamento	$f_{yk} = 450$ N/mm ²
Coeff. parziale di sicurezza	$\gamma_s = 1.15$
Resistenza di calcolo	$f_{yd} = 391$ N/mm ²
Modulo elastico	$E_s = 205000$ N/mm ²
	$\epsilon_{yd} = 0.00191$

Calcestruzzo	
Tipo	C30/37
Resistenza caratteristica	$R_{ck} = 37$ N/mm ²
Resistenza di calcolo	$f_{ck} = 30.71$ N/mm ²
Coeff. parziale di sicurezza	$\gamma_c = 1.5$
Resistenza di calcolo	$f_{cd} = 20.5$ N/mm ²
Modulo elastico	$E_{cc} = 17.4$ N/mm ²

copriferro	50 mm
staffe	12 mm
armat. sec	12 mm

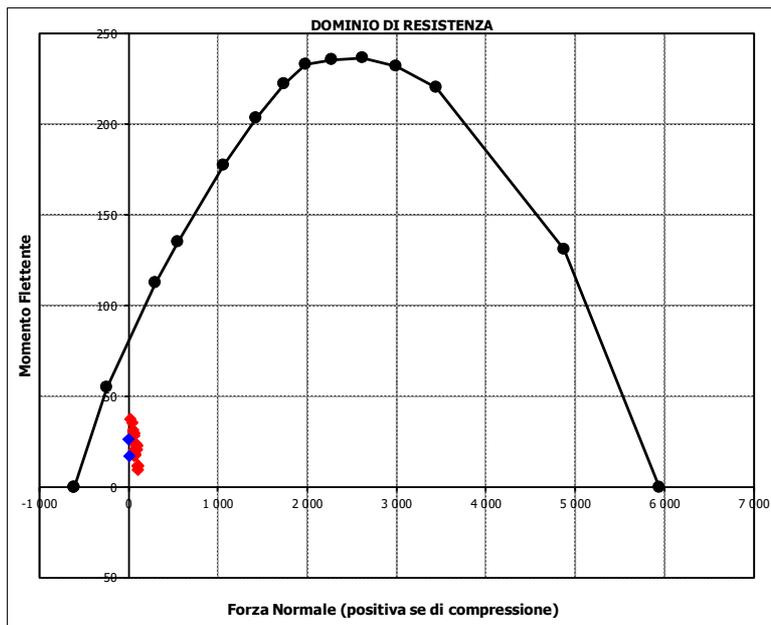
Geometria della sezione	
Altezza geometrica della sezione	$h = 30.7$ cm
Base della sezione	$b = 100$ cm
Copriferro	$d' = 8.1$ cm
Altezza utile della sezione	$d = 22.6$ cm

Armatura tesa			
N° ferri	Diametro	Area	
5	14	7.70	cm ²
		0.00	cm ²
		0.00	cm ²
		7.70	cm²

Armatura compressa			
N° ferri	Diametro	Area	
5	14	7.70	cm ²
		0.00	cm ²
		0.00	cm ²
		7.70	cm²

Caratteristiche di sollecitazione			
Comb.	Nsd	Msd	
(Nmax)	24_0	101	10
(Nmin)	1_0	3	27
(Mmax)	13M_0	24	38
(Mmin)	24_0	101	10

Caratteristiche di sollecitazione		
Comb.	Nsd	Msd
01S1-11M	60	30
02S1-11T	60	30
03S1-12M	90	23
04S1-12T	90	23
05S1-13M	47	31
06S1-13T	47	31
07S1-14-	91	21
08S1-15-	48	29
09S1-21M	71	18
10S1-21T	71	18
11S1-22M	100	12
12S1-22T	100	12
13S1-23M	58	20
14S1-23T	58	20
15S1-24-	101	10
16S1-25-	59	18
17S1T11M	61	29
18S1T11T	61	29
19S1T12M	88	23
20S1T12T	88	23
21S1T13M	48	30
22S1T13T	48	30
23S1T14-	89	21
24S1T15-	49	29
25S1T21M	71	18
26S1T21T	71	18
27S1T22M	99	12
28S1T22T	99	12
29S1T23M	59	19
30S1T23T	59	19
31S1T24-	100	10
32S1T25-	60	18
33S2-11M	37	36
34S2-11T	37	36
35S2-12M	64	30
36S2-12T	64	30
37S2-13M	24	38
38S2-13T	24	38
39S2-21M	47	25
40S2-21T	47	25
41S2-22M	75	19
42S2-22T	75	19
43S2-23M	35	26
44S2-23T	35	26
45S2T11M	61	29
46S2T11T	61	29
47S2T12M	88	23
48S2T12T	88	23
49S2T13M	48	30
50S2T13T	48	30
51S2T21M	71	18
52S2T21T	71	18
53S2T22M	99	12
54S2T22T	99	12
55S2T23M	59	19
56S2T23T	59	19
57SED1-	3	27
58SED2-	12	17



NV21 – Nuova viabilità di collegamento Lercara-
 Nuova Fermata Lercara
Relazione di calcolo tombino D=1500

COMMESSA	LOTTO	FASE-ENTE	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3Z	00	D26	NV2103001	B	48 di 56

- Verifica a taglio

La verifica a taglio viene condotta nel seguente modo:

1. Verifica della sezione senza armatura al taglio → se $V_{Ed} < V_{Rd1}$ la verifica è soddisfatta;
2. Altrimenti si verifica la sezione con armatura a taglio → se $V_{Ed} < V_{Rd2}$ la verifica è soddisfatta.

Calcestruzzo

Tipo	C30/37	
R_{ck}	37	N/mm ²
f_{ck}	30.7	N/mm ²
γ_c	1.5	
α_{cc}	0.85	
f_{cd}	17.4	N/mm ²

Acciaio

f_{tk}	540	N/mm ²
f_{yk}	450	N/mm ²
γ_s	1.15	
f_{yd}	391	N/mm ²

Sollecitazioni

V_{Ed}	kN	185
N_{Ed}	kN	0

Soletta inf
Armatura a taglio

Diametro	mm	12
Numero barre		2.5
A_{sw}	cm ²	2.83
Passo s	cm	40
Angolo α	°	90

Armatura longitudinale

n_1		5
\varnothing_1	mm	14
n_2		
\varnothing_2	mm	
Asl	cm ²	7.70

Sezione

b_w	cm	100
H	cm	76.4
c	cm	8.1
d	cm	68.3
k	N/mm ²	1.54
v_{min}	N/mm ²	0.37
ρ		0.0011
σ_{cp}	N/mm ²	0.00
α_c		1.00

Resistenza senza armatura a taglio

V_{Rd}	kN	253
----------	----	------------

Resistenza con armatura a taglio

Inclinazione puntone θ	°	21.8
V_{RSd}	kN	425
V_{RCd}	kN	1844
V_{Rd}	kN	425

NV21 – Nuova viabilità di collegamento Lercara-
 Nuova Fermata Lercara
Relazione di calcolo tombino D=1500

COMMESSA	LOTTO	FASE-ENTE	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3Z	00	D26	NV2103001	B	49 di 56

- Verifica a fessurazione appoggio (Solinf-App)

Sollecitazioni

Momento flettente - Combinazione rara	M_R	29.56	kNm
Sforzo normale - Combinazione rara	N_R	94.26	kN
Momento flettente - Combinazione frequente	M_F	23.26	kNm
Sforzo normale - Combinazione frequente	N_F	85.13	kN

Materiali

Resistenza caratteristica cubica calcestruzzo	R_{ck}	37	N/mm ²
Resistenza caratteristica cilindrica calcestruzzo	f_{ck}	30.71	N/mm ²
Modulo elastico del calcestruzzo	E_{cm}	33019.43	N/mm ²
Tensione ammissibile di compressione calcestruzzo	σ_{camm}	18.43	N/mm ²
Resistenza media a trazione calcestruzzo	f_{ctm}	3.36	N/mm ²
Resistenza caratteristica a trazione calcestruzzo	f_{ctk}	2.35	N/mm ²
Tensione ammissibile di trazione calcestruzzo	σ_{tamm}	2.80	N/mm ²
Tensione di snervamento acciaio	f_{yk}	450.00	N/mm ²
Modulo elastico dell'acciaio	E_s	205000.00	N/mm ²
Tensione ammissibile acciaio	σ_{samm}	360.00	N/mm ²
Coefficiente omogeneizzazione acciaio-calcestruzzo	n	15.00	-

Caratteristiche geometriche

Altezza sezione	H	76.40	cm		
Larghezza sezione	B	100.00	cm		
Armatura compressa (1° strato)	AS_1'	7.70	cm ²	5 Ø 14	$C_{s1} = \mathbf{8.1}$ cm
Armatura compressa (2° strato)	AS_2'	0.00	cm ²	0 Ø 0	$C_{s2} = \mathbf{8.8}$ cm
Armatura tesa (1° strato)	AS_1	7.70	cm ²	5 Ø 14	$C_{t1} = \mathbf{8.1}$ cm
Armatura tesa (2° strato)	AS_2	0.00	cm ²	0 Ø 0	$C_{t2} = \mathbf{8.8}$ cm

Proprietà sezione in combinazione rara

Eccentricità dello sforzo normale	e (M)	31.36	cm	> H/6 Sez. parzializzata
Distanza sforzo N dal bordo sezione	u (M)	-6.84	cm	
Posizione asse neutro	y (M)	33.51	cm	
Area ideale (sezione interamente reagente)	A_{id}	7855.51	cm ²	
Momento di inerzia ideale (sez. int. reag.)	J_{id}	3925401.97	cm ⁴	
Momento di inerzia ideale (sez. parz. N=0)	J_{id}^*	1468461.24	cm ⁴	

Tensioni nei materiali

Compressione max nel cls.	σ_c	0.57	N/mm ²	< σ_{camm}
Trazione nell'acciaio (1° strato)	σ_s	8.93	N/mm ²	< σ_{samm}

Proprietà sezione in combinazione frequente

Eccentricità dello sforzo normale	e (M)	27.33	cm	> H/6 Sez. parzializzata
Distanza sforzo N dal bordo sezione	u (M)	-10.87	cm	
Posizione asse neutro	y (M)	40.03	cm	
Area ideale (sez. int. reagente)	A_{id}	7855.51	cm ²	
Momento di inerzia ideale (sez. int. reag.)	J_{id}	3925401.97	cm ⁴	
Momento di inerzia ideale (sez. parz. N=0)	J_{id}^*	2347654.52	cm ⁴	

Verifica a fessurazione

Momento di fessurazione (σ_{tamm})	M_{fess}	298.57	kNm	La sezione non è fessurata
---	------------	--------	-----	----------------------------

NV21 – Nuova viabilità di collegamento Lercara-
 Nuova Fermata Lercara
Relazione di calcolo tombino D=1500

COMMESSA	LOTTO	FASE-ENTE	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3Z	00	D26	NV2103001	B	50 di 56

- Verifica a fessurazione campata (Solinf-Camp)

Sollecitazioni

Momento flettente - Combinazione rara	M_R	11.62	kNm
Sforzo normale - Combinazione rara	N_R	-51.54	kN
Momento flettente - Combinazione frequente	M_F	21.71	kNm
Sforzo normale - Combinazione frequente	N_F	-42.71	kN

Materiali

Resistenza caratteristica cubica calcestruzzo	R_{ck}	37	N/mm ²
Resistenza caratteristica cilindrica calcestruzzo	f_{ck}	30.71	N/mm ²
Modulo elastico del calcestruzzo	E_{cm}	33019.43	N/mm ²
Tensione ammissibile di compressione calcestruzzo	σ_{camm}	18.43	N/mm ²
Resistenza media a trazione calcestruzzo	f_{ctm}	3.36	N/mm ²
Resistenza caratteristica a trazione calcestruzzo	f_{ctk}	2.35	N/mm ²
Tensione ammissibile di trazione calcestruzzo	σ_{tamm}	2.80	N/mm ²
Tensione di snervamento acciaio	f_{yk}	450.00	N/mm ²
Modulo elastico dell'acciaio	E_s	205000.00	N/mm ²
Tensione ammissibile acciaio	σ_{samm}	360.00	N/mm ²
Coefficiente omogeneizzazione acciaio-calcestruzzo	n	15.00	-

Caratteristiche geometriche

Altezza sezione	H	30.70	cm		
Larghezza sezione	B	100.00	cm		
Armatura compressa (1° strato)	AS_1'	7.70	cm ²	5 Ø 14	$C_{s1} = \mathbf{8.1}$ cm
Armatura compressa (2° strato)	AS_2'	0.00	cm ²	0 Ø 0	$C_{s2} = \mathbf{8.8}$ cm
Armatura tesa (1° strato)	AS_1	7.70	cm ²	5 Ø 14	$C_{t1} = \mathbf{8.1}$ cm
Armatura tesa (2° strato)	AS_2	0.00	cm ²	0 Ø 0	$C_{t2} = \mathbf{8.8}$ cm

Proprietà sezione in combinazione rara

Eccentricità dello sforzo normale	e (M)	22.55	cm	> H/6 Sez. parzializzata
Distanza sforzo N dal bordo sezione	u (M)	7.20	cm	
Posizione asse neutro	y (M)	9.24	cm	
Area ideale (sezione interamente reagente)	A_{id}	3285.51	cm ²	
Momento di inerzia ideale (sez. int. reag.)	J_{id}	253257.41	cm ⁴	
Momento di inerzia ideale (sez. parz. N=0)	J_{id}^*	47072.87	cm ⁴	

Tensioni nei materiali

Compressione max nel cls.	σ_c	-1.66	N/mm ²	< σ_{camm}
Trazione nell'acciaio (1° strato)	σ_s	-36.08	N/mm ²	< σ_{samm}

Proprietà sezione in combinazione frequente

Eccentricità dello sforzo normale	e (M)	50.82	cm	> H/6 Sez. parzializzata
Distanza sforzo N dal bordo sezione	u (M)	35.47	cm	
Posizione asse neutro	y (M)	7.44	cm	
Area ideale (sez. int. reagente)	A_{id}	3285.51	cm ²	
Momento di inerzia ideale (sez. int. reag.)	J_{id}	253257.41	cm ⁴	
Momento di inerzia ideale (sez. parz. N=0)	J_{id}^*	40308.59	cm ⁴	

Verifica a fessurazione

Momento di fessurazione (σ_{tamm})	M_{fess}	44.01	kNm	La sezione non è fessurata
---	------------	-------	-----	----------------------------

10. INCIDENZA SCATOLARE

I valori delle incidenze di armatura lenta sono indicati nella seguente tabella:

Piedritti	50 kg/mc
Soletta superiore	50 kg/mc
Soletta inferiore	50 kg/mc

Come previsto dall' Eurocodice (UNI EN 1992-1-1) per le piastre a portanza unidirezionale si raccomanda di prevedere un'armatura secondaria in quantità non minore del 20% dell'armatura principale.

Pertanto nel calcolo è stata considerata un' armatura longitudinale diffusa $\phi 12/20$ ed un incremento del 15% per tener conto della presenza di legature e spille.



PROGETTO DEFINITIVO
DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA-CATANIA-PALERMO
NUOVO COLLEGAMENTO PALERMO-CATANIA
RADDOPPIO TRATTA FIUMETORTO – LERCARA
DIRAMAZIONE – LOTTO 1+2

NV21 – Nuova viabilità di collegamento Lercara-
Nuova Fermata Lercara
Relazione di calcolo tombino D=1500

COMMESSA	LOTTO	FASE-ENTE	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3Z	00	D26	NV2103001	B	52 di 56

11. DICHIARAZIONI SECONDO D.M. 17/01/2018 (P.TO 10.2)

11.1 Tipo di analisi svolte

L'analisi strutturale e le verifiche sono condotte con l'ausilio di un codice di calcolo automatico. L'analisi strutturale è condotta con l'analisi statica, utilizzando il metodo degli spostamenti per la valutazione dello stato limite indotto dai carichi statici. L'analisi strutturale sotto le azioni sismiche è condotta con il metodo dell'analisi statica equivalente secondo le disposizioni del capitolo 7 del DM 17/01/2018.

L'analisi strutturale viene effettuata con il metodo degli elementi finiti, schematizzando la struttura in elementi lineari e nodi. Le incognite del problema sono le componenti di spostamento in corrispondenza di ogni nodo (2 spostamenti e 1 rotazioni).

La verifica delle sezioni degli elementi strutturali è eseguita con il metodo degli Stati Limite. Le combinazioni di carico adottate sono esaustive relativamente agli scenari di carico più gravosi cui l'opera sarà soggetta.

11.2 Origine e caratteristiche dei Codici di Calcolo

Titolo: SAP2000 Ultimate
Versione: 21.0.2
Produttore: CSI Computers and Structures, Inc.

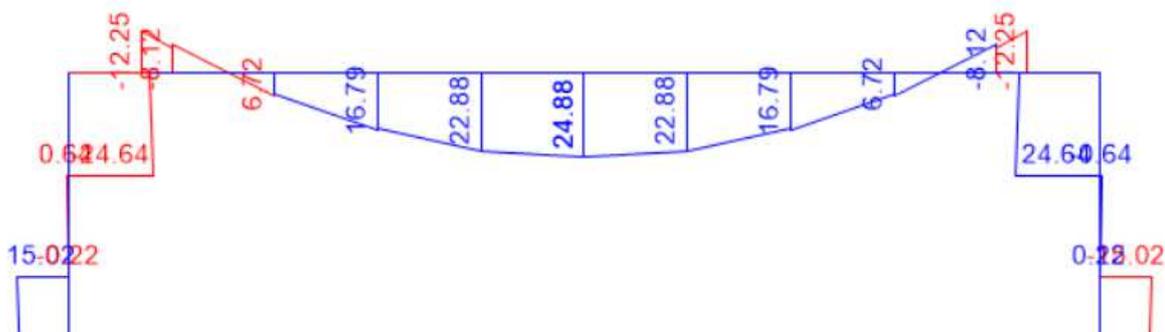
11.3 Giudizio motivato di accettabilità dei risultati

I risultati delle elaborazioni sono stati sottoposti a valutazione che ha compreso il confronto con i risultati di semplici calcoli, eseguiti con metodi tradizionali.

In particolare, è stato confrontato il valore del momento flettente in campata del solettone superiore con i rispettivi valori ottenuti per uno schema statico a trave appoggiata (limite superiore) e per uno schema a trave doppiamente incastrata (limite inferiore).

Come carico di confronto è stato utilizzato il carico permanente non strutturale $G2=96.17$ kN/m.

La figura seguente mostra il momento flettente ottenuto dal modello agli elementi finiti utilizzato per le verifiche:



Calcolo analitico_trave appoggiata			
Carico uniformemente distribuito	G_2	96.17	kN/m
Luce di calcolo	L	1.8	m
Momento in campata	$M_{l/2}$	38.95	kNm/m
Calcolo analitico_trave incastrata			
Carico uniformemente distribuito	G_2	96.17	kN/m
Luce di calcolo	L	1.8	m
Momento in campata	$M_{l/2}$	12.98	kNm/m
SAP2000			
Momento in campata	$M_{l/2}$	24.88	kNm/m
Momento in campata_trave incastrata			
	Lim.Inf.	12.98	kNm/m
Momento in campata_SAP2000			
		24.88	kNm/m
Momento in campata_trave appoggiata			
	Lim.Sup.	38.95	kNm/m
Momento in campata_trave semi-incastrata			
	$M_{l/2}$	25.97	kNm/m
Errore	e	4.2%	

Come si nota, il valore del momento restituito dal programma di calcolo cade all'interno dei valori limite ottenuti dai due schemi statici adottati. Il vincolo effettivo è quindi assimilabile ad un semi-incastro. Nella tabella precedente è riportato anche l'errore percentuale, in valore assoluto, tra il modello agli elementi finiti adottato e lo schema statico di trave con semi-incastri alle estremità.

Dal confronto numerico delle deformati e dello stato sollecitativo, si ritengono i risultati del calcolo congrui con le azioni applicate e la geometria del problema.



**PROGETTO DEFINITIVO
DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA-CATANIA-PALERMO
NUOVO COLLEGAMENTO PALERMO-CATANIA
RADDOPPIO TRATTA FIUMETORTO – LERCARA
DIRAMAZIONE – LOTTO 1+2**

NV21 – Nuova viabilità di collegamento Lercara-
Nuova Fermata Lercara
Relazione di calcolo tombino D=1500

COMMESSA	LOTTO	FASE-ENTE	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3Z	00	D26	NV2103001	B	54 di 56

In base a quanto sopra, si asserisce che l'elaborazione è corretta ed idonea al caso specifico, pertanto, i risultati di calcolo sono da ritenersi validi ed accettabili.