

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 collegamento Lercara-Nuova Fermata Lercara
Sottopasso 0+311 – Relazione di calcolo

SCALA:

-

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	OPERA/DISCIPLINA	PROGR.	REV.
RS3Z	00	D	26	CL	NV2108	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. DE Maggiorani HI 2020 ITALFERR - UO INFRASTRUTTURE NORD Dott. Ing. Francesco De Ordine degli Ingegneri della Provincia di Roma n. 25172 Str.	
B	1° AGG. A CONSEGNA GSLPPP	C. INTEGRA	Maggio 2020	M.SALLEOLINI 	Maggio 2020	A. BARRECA 			

File: RS3Z00D26CLNV2108001B

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

NV21 – Nuova viabilità di collegamento Lercara-
Nuova Fermata Lercara
Sottopasso 0+311 – Relazione di calcolo

COMMESSA	LOTTO	FASE-ENTE	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3Z	00	D26	NV2108001	B	1 di 55

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

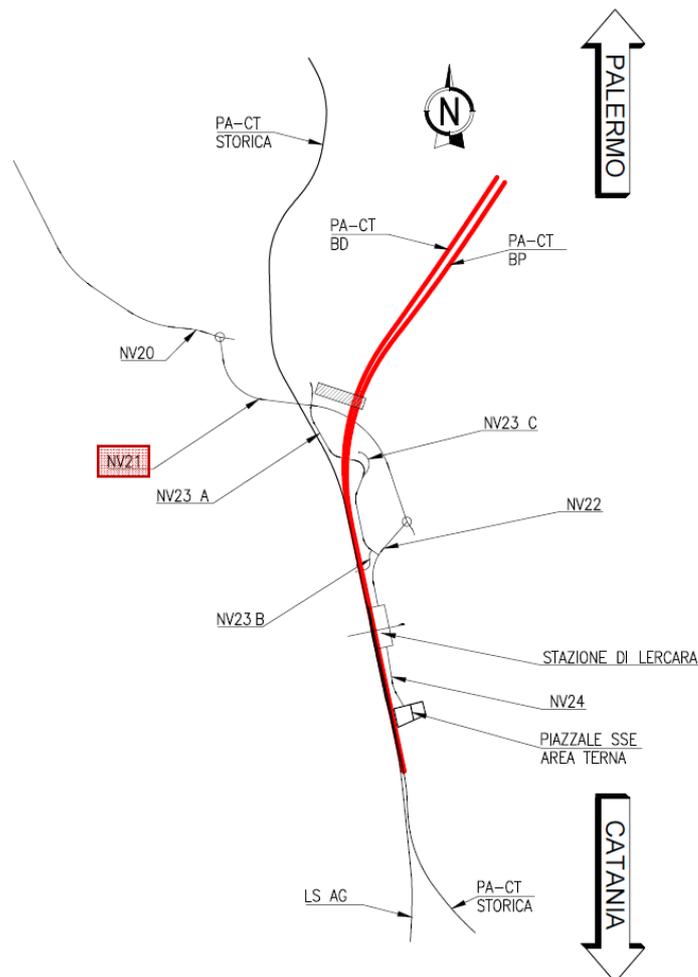
NV21 – Nuova viabilità di collegamento Lercara-
 Nuova Fermata Lercara
Sottopasso 0+311 – Relazione di calcolo

COMMESSA	LOTTO	FASE-ENTE	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3Z	00	D26	NV2108001	B	2 di 55

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 del sottopasso stradale al km 0+311 della nuova viabilità di collegamento Lercara-Nuova Fermata Lercara (NV21).

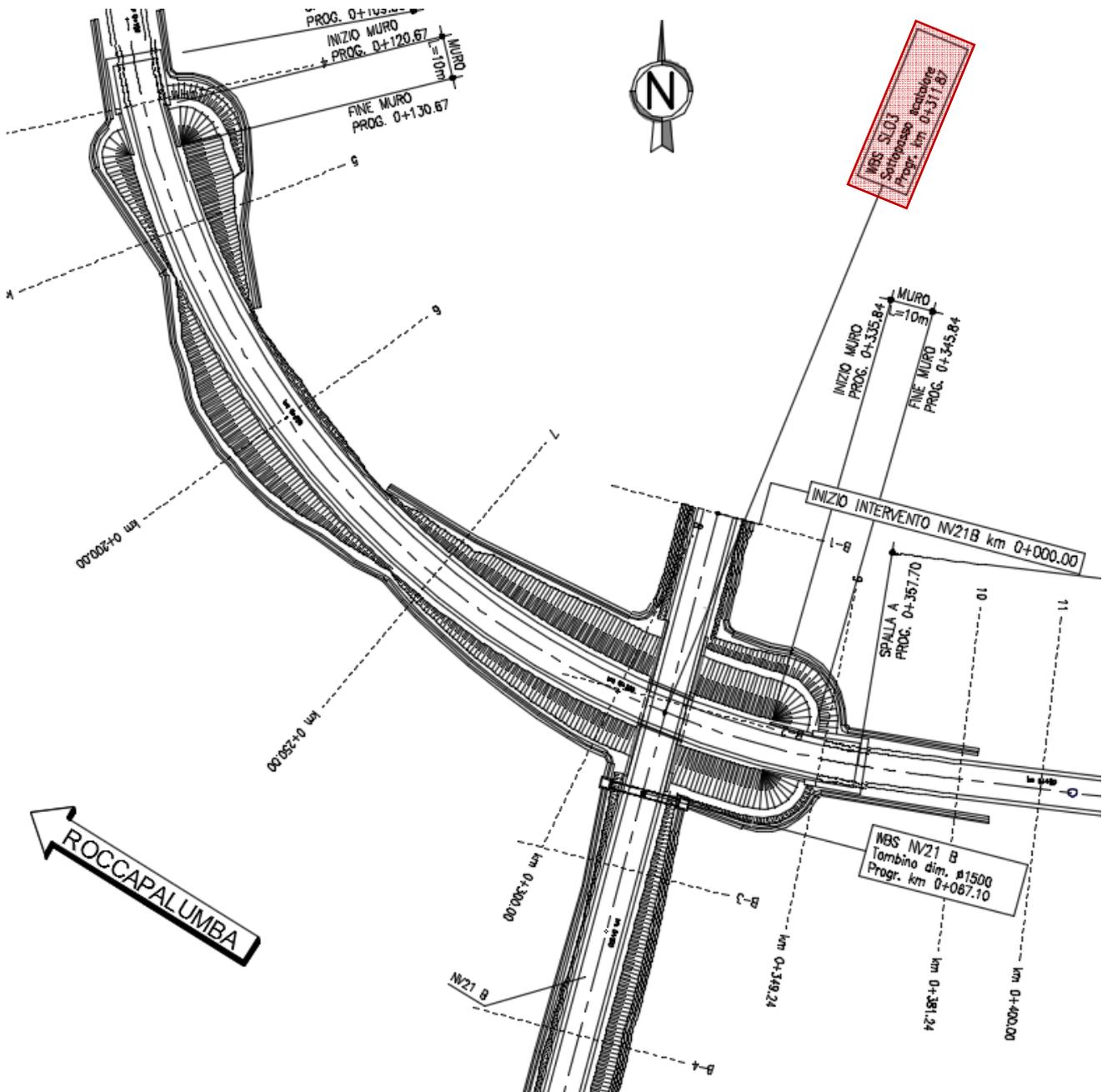


Il sottopasso ha luce interna $9.0 \times 5.6m$, spessore della soletta superiore $0.9m$, della soletta di fondazione $1.0m$ e dei piedritti $0.8m$.

NV21 - Nuova viabilità di collegamento Lercara-
Nuova Fermata Lercara
Sottopasso 0+311 - Relazione di calcolo

COMMESSA	LOTTO	FASE-ENTE	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3Z	00	D26	NV2108001	B	3 di 55

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 Sottopasso stradale utilizzabile per attraversamenti stradali, avente le caratteristiche riportate nella seguente tabella:

Geometria del tombino			
Larghezza totale	Ltot	10.60	m
Altezza totale	Htot	7.50	m
Spessore soletta superiore	ss	0.90	m
Spessore piedritti	sp	0.80	m
Spessore soletta inferiore	sf	1.00	m
Luce libera	Lint	9.00	m
Altezza libera	Hint	5.60	m

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

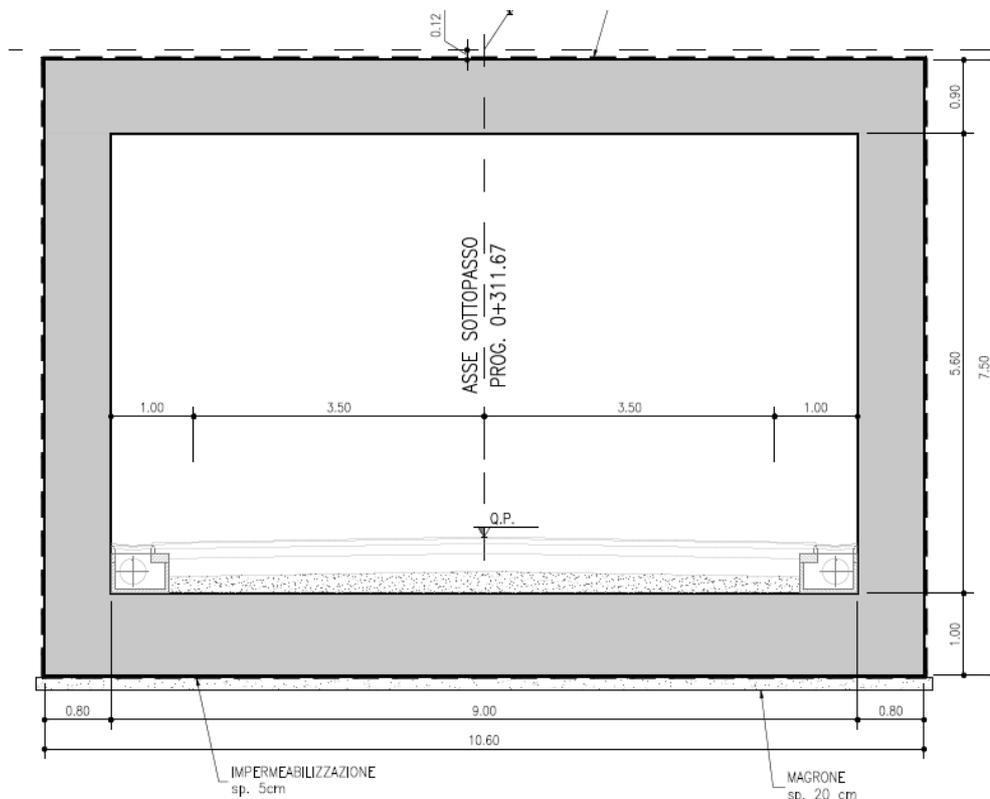


Figura 2.1– Sezione trasversale Sottopasso stradale

Il Sottopasso stradale non presenta ricoprimento.



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
Sottopasso 0+311 – Relazione di calcolo

COMMESSA	LOTTO	FASE-ENTE	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3Z	00	D26	NV2108001	B	5 di 55

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

Geometria del Ricoprimento			
Pacchetto stradale	Hp	0.12	m
Ricoprimento	Hr	0.00	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;

NV21 – Nuova viabilità di collegamento Lercara-
 Nuova Fermata Lercara
Sottopasso 0+311 – Relazione di calcolo

COMMESSA	LOTTO	FASE-ENTE	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3Z	00	D26	NV2108001	B	7 di 55

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
Sottopasso 0+311 – Relazione di calcolo

COMMESSA	LOTTO	FASE-ENTE	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3Z	00	D26	NV2108001	B	8 di 55

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:

$w_1 = 0.2$ mm

$w_2 = 0.3$ mm

$w_3 = 0.4$ 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	$\leq w_2$	apertura fessure	$\leq w_3$
		quasi permanente	apertura fessure	$\leq w_1$	apertura fessure	$\leq w_2$
B	Aggressive	frequente	apertura fessure	$\leq w_1$	apertura fessure	$\leq w_2$
		quasi permanente	decompressione	-	apertura fessure	$\leq w_1$
C	Molto aggressive	frequente	formazione fessure	-	apertura fessure	$\leq w_1$
		quasi permanente	decompressione	-	apertura fessure	$\leq w_1$

NV21 – Nuova viabilità di collegamento Lercara-
 Nuova Fermata Lercara
Sottopasso 0+311 – Relazione di calcolo

COMMESSA	LOTTO	FASE-ENTE	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3Z	00	D26	NV2108001	B	9 di 55

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 Pesì 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: $\gamma_{c.a.} = 25.00 \text{ kN/m}^3$

Rilevato: $\gamma_{ril} = 19.00 \text{ kN/m}^3$

Pacchetto stradale: $\gamma_{pac} = 24.00 \text{ kN/m}^3$

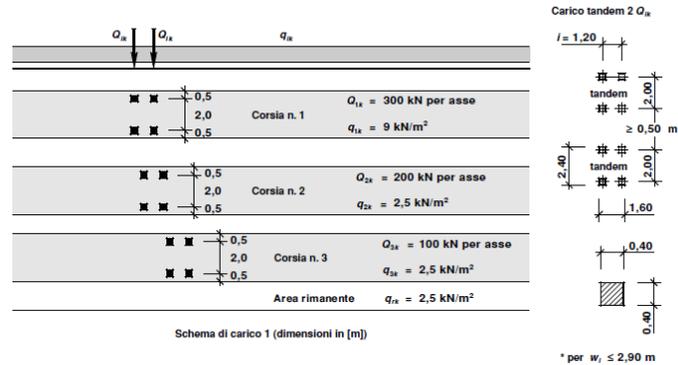
6.2 Permanenti non strutturali

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

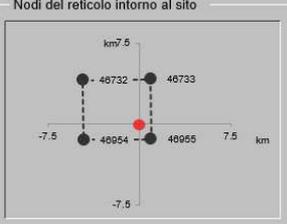
Ricerca per coordinate
LONGITUDINE: 13.6057 LATITUDINE: 37.748

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 - $P_{VR} = 81\%$
- SLD - $P_{VR} = 63\%$

Stati limite ultimi - SLU:

- SLV - $P_{VR} = 10\%$
- SLC - $P_{VR} = 5\%$

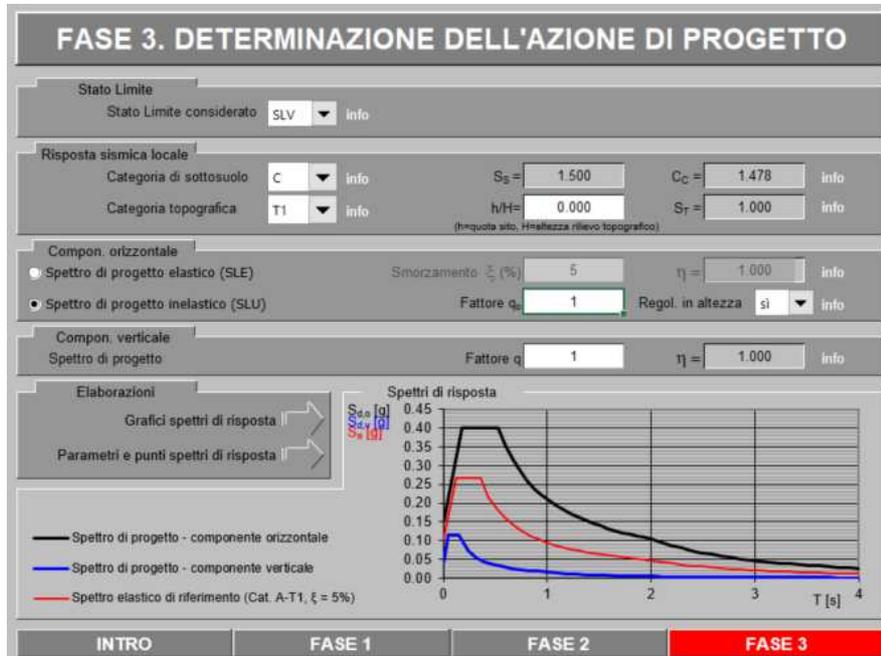
Elaborazioni:
Grafici parametri azione
Grafici spettri di risposta
Tabella parametri azione

Strategia di progettazione



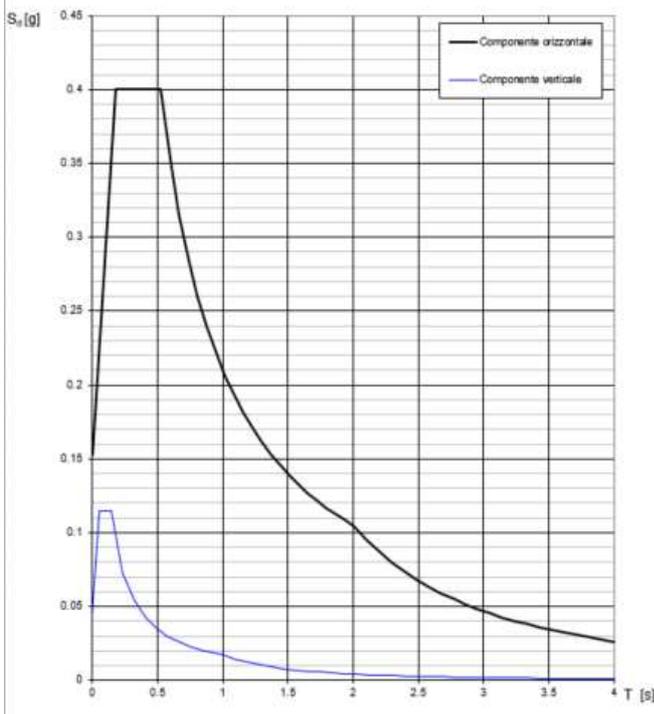
LEGENDA GRAFICO:
 - - - - Strategia per costruzioni ordinarie
 - - - - Strategia scelta

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 limite 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)

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

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_s , 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.

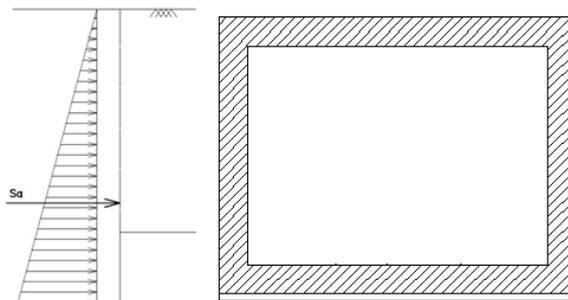


Figura 6.1 – Schema per il calcolo degli effetti della spinta statica del terreno

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.

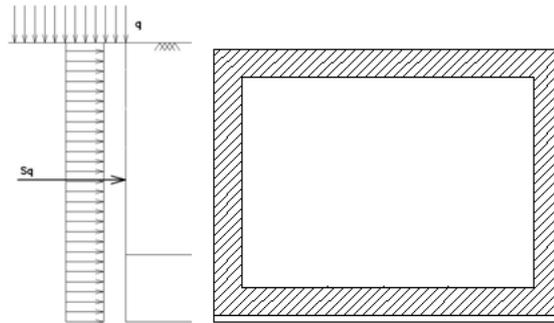


Figura 6.2- Schema per il calcolo degli effetti della spinta dovuta al sovraccarico accidentale

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 $H/2$.

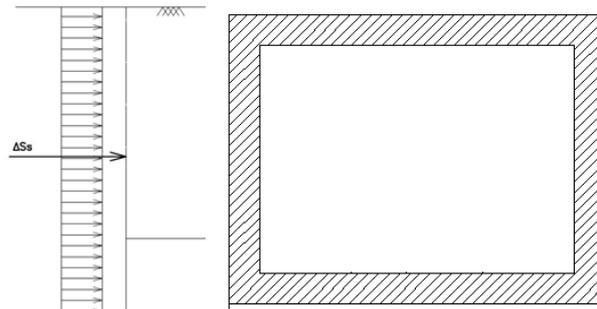


Figura 6.3- Schema per il calcolo degli effetti della sovraspinta sismica

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
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
Sottopasso 0+311 – Relazione di calcolo

COMMESSA	LOTTO	FASE-ENTE	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3Z	00	D26	NV2108001	B	19 di 55

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

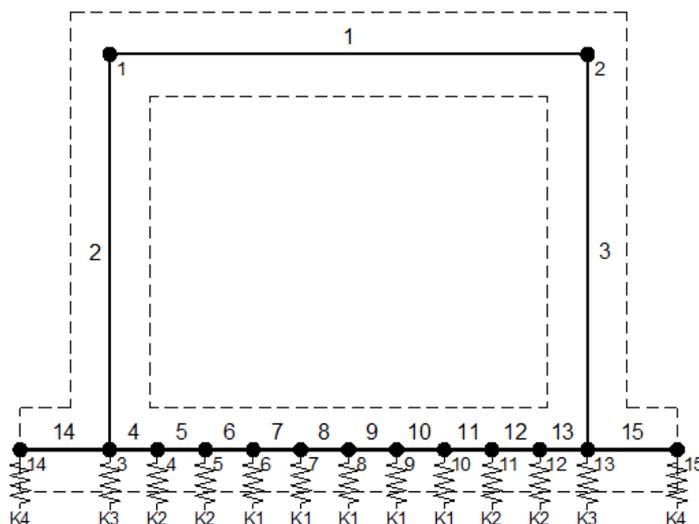
x = asse trasversale dello scatolare

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 soletta inferiore viene divisa in elementi per poter schematizzare, tramite molle applicate, l'interazione terreno- struttura.

NV21 – Nuova viabilità di collegamento Lercara-
Nuova Fermata Lercara
Sottopasso 0+311 – Relazione di calcolo

COMMESSA	LOTTO	FASE-ENTE	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3Z	00	D26	NV2108001	B	22 di 55

Per la rigidità delle molle, nell'opera in esame si considera un modulo di reazione verticale K_w pari a 5000 kN/m^3 . Tale valore viene valutato tramite la teoria di Bowles, note le dimensioni della fondazione dell'opera e il modulo elastico del terreno di fondazione:

$$k_{v_1} = \frac{E}{(1-\nu^2) \cdot B \cdot c_1}$$

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)
K_w	coefficiente di sottofondo alla Winkler

Con questo valore si ricavano i valori delle singole molle:

Interasse molle	i	$(0.80/2 + 9.00 + 0.80/2) / 10 =$	0.98 m
Molle centrali	K1	$5000 \cdot 0.98 =$	4 900 kN/m
Molle intermedie	K2	$1.5 \cdot 5000 \cdot 0.98 =$	7 350 kN/m
Molle laterali	K3	$2.0 \cdot 5000 \cdot (0.98/2 + 0.80/2) =$	8 900 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

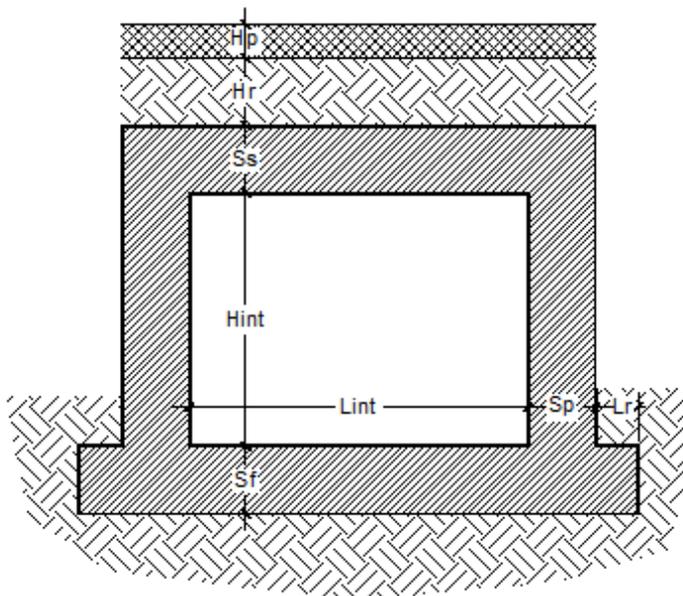
Calcestruzzo armato - Peso specifico	γ	25	kN/m ³
Calcestruzzo armato - Tipo		C30/37	
Calcestruzzo armato - Res. caratt. cubica	R_{ck}	37	N/mm ²
Calcestruzzo armato - Res. caratt. cilindrica	f_{ck}	30.7	N/mm ²
Calcestruzzo armato - Modulo elastico	E	33000	N/mm ²
Pacchetto stradale - Peso specifico	γ	24	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	0.00	m

Geometria

Spessore soletta superiore	S_s	0.90	m
Spessore soletta di fondazione	S_f	1.00	m
Spessore piedritti	S_p	0.80	m
Altezza netta	H_{int}	5.60	m
Larghezza netta	L_{int}	9.00	m
Lunghezza risvolti sol. inf.	L_r	0.00	m



Tab. 4: Geometria del modello

NV21 – Nuova viabilità di collegamento Lercara-
 Nuova Fermata Lercara
Sottopasso 0+311 – Relazione di calcolo

COMMESSA	LOTTO	FASE-ENTE	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3Z	00	D26	NV2108001	B	24 di 55

Azioni elementari applicate

Carichi permanenti

Soletta superiore					
Peso pacchetto stradale	Ps	$0.12 \cdot 24 =$		2.88	kN/m ²
Peso del rinterro	Pr	$0.00 \cdot 19 =$		0.00	kN/m ²
Totale				2.88	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	$1.60 + 2 \cdot (0.12 + (0.00) \cdot \text{TAN}(35^\circ) + 0.90/2) =$		2.67	m
Impronta di carico y	Ld2	$2.40 + 2 \cdot (0.12 + (0.00) \cdot \text{TAN}(35^\circ) + 0.90/2) =$		3.47	m
Impronta sull'impalcato		$2.67 \cdot 3.47 =$		9.25	m ²

carico q1 (totale)				600	kN
carico q1 (ripartito)	Q _{1K}	$600 / 9.25 =$		64.84	kN/m²

Carico distribuito

Ld3	$3.00 + 2 \cdot (0.12 + (0.00) \cdot \text{TAN}(35^\circ) + 0.90/2) =$	4.07	m
q _{1K}	$9.00 \cdot (3.00 / 4.07) =$	6.64	kN/m²

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
Sottopasso 0+311 – Relazione di calcolo

COMMESSA	LOTTO	FASE-ENTE	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3Z	00	D26	NV2108001	B	25 di 55

Frenamento q3

q3	q3	$180 < 0.6(2Q_{1k}) + 0.10q_{1k} \cdot w \cdot L < 900 \text{ kN}$	95.53	kN/m
----	----	--	--------------	-------------

Azione termica

Variazione termica uniforme	ΔT_U		15	°
Variazione termica a farfalla	ΔT_F		5	°
Variazione termica uniforme di calcolo	ΔT_{U*}	15 / 2 =	7.5	°
Variazione termica a farfalla di calcolo	ΔT_{F*}	5 / 2 =	2.50	°

Ritiro (applicato alla soletta superiore)

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

Spinta del terreno

K0		1 - sen (35°) =	0.426	
Spinta alla quota di estradosso sol. sup.	p1	0.426 · 2.88 =	1.23	kN/m ²
Spinta in asse sol. sup.	p2	0.426 · (2.88 + 19·0.90/2) =	4.87	kN/m²
Spinta in asse sol. inf.	p3	0.426 · [2.88 + 19·(0.90/2+5.60+1.00/2)] =	57.94	kN/m²
Spinta alla quota di intradosso sol. inf.	p4	0.426 · [2.88 + 19·(0.90/2+5.60+1.00)] =	61.99	kN/m ²
Spinta semispessore sol. sup.	F1	(1.23+4.87)/2 · 0.90/2	1.37	kN/m
Spinta semispessore sol. inf.	F2	(57.94+61.99)/2 · 1.00/2	29.98	kN/m

Spinta del carico accidentale

Spinta dovuta al q1	p	0.426 · (64.84+6.64) =	30.48	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 · S _t	1.500	
accelerazione orizzontale max	a _{max} /g	=a _g /g · S	0.153	
Fattore di struttura	q		1.00	

Forza orizz. sul s. di cop. dovuta a perm+0.2acc.	FHs	0.153 · (0.90·25 + 2.88 + 0.2·24.29) / 1.00 =	4.63	kN/m²
Forza orizz. sui piedritti	FHp	0.153 · (0.80 · 25) / 1.00 =	3.06	kN/m²

Spinta del terreno in fase sismica

Coefficiente sismico orizzontale	k _h	=a _{max} /g	0.153	
Coefficiente sismico verticale	k _v	= ±0.5·k _h	0.077	

Risultante della spinta sismica	ΔS_E	= (a _{max} /g) · γ · [(Hint+S _s +S _f +Hr) ²]	163.5	kN/m
Pressione risultante	Δp_E	= $\Delta S_E / [(Hint+Ss+Sf/2)]$	25.0	kN/m²

NV21 – Nuova viabilità di collegamento Lercara-
 Nuova Fermata Lercara
Sottopasso 0+311 – Relazione di calcolo

COMMESSA	LOTTO	FASE-ENTE	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3Z	00	D26	NV2108001	B	26 di 55

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
 Sottopasso 0+311 – Relazione di calcolo

COMMESSA	LOTTO	FASE-ENTE	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3Z	00	D26	NV2108001	B	27 di 55

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

NV21 – Nuova viabilità di collegamento Lercara-
Nuova Fermata Lercara
Sottopasso 0+311 – Relazione di calcolo

COMMESSA	LOTTO	FASE-ENTE	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3Z	00	D26	NV2108001	B	28 di 55

9.4 Sollecitazioni

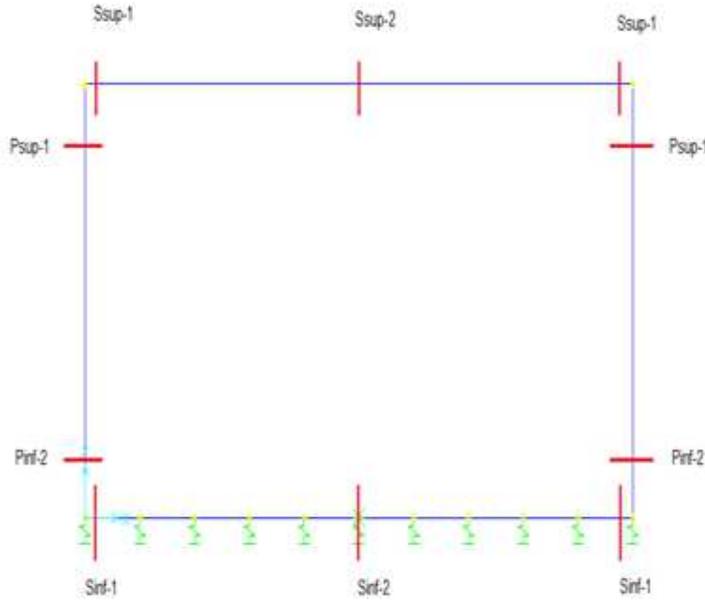


Figura 9.1 - Sezioni di verifica

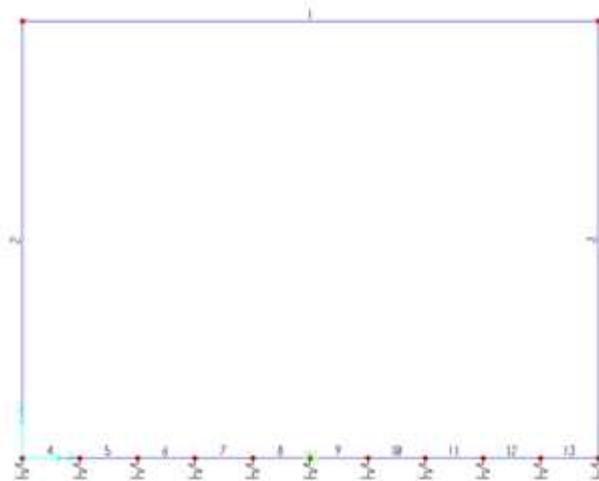


Figura 9.2 - Nomenclatura frame

NV21 – Nuova viabilità di collegamento Lercara-
Nuova Fermata Lercara
Sottopasso 0+311 – Relazione di calcolo

COMMESSA	LOTTO	FASE-ENTE	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3Z	00	D26	NV2108001	B	29 di 55

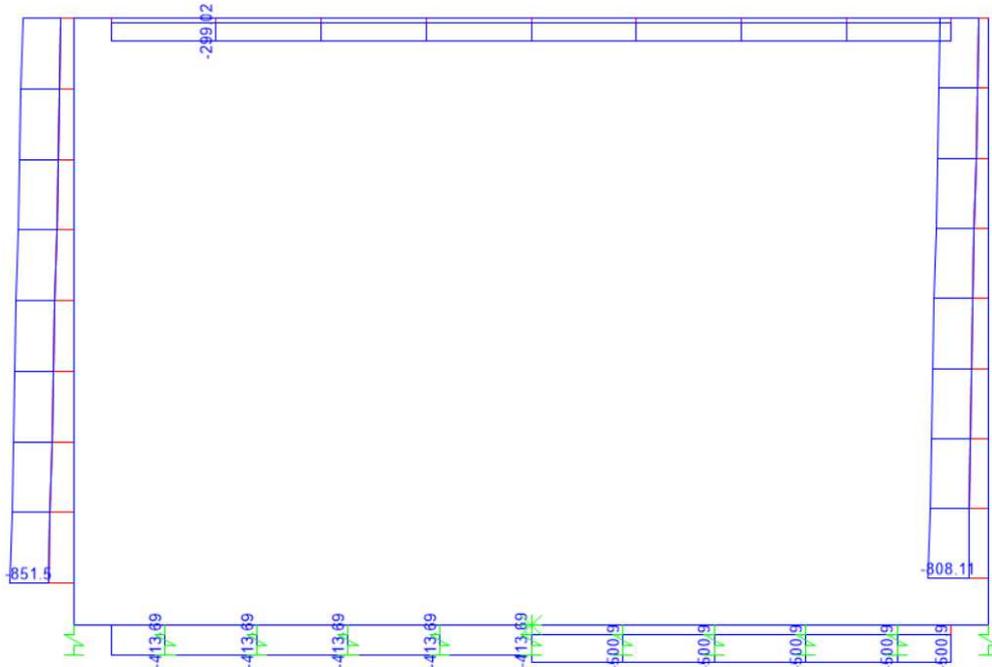


Figura 9.3 - Sforzo Normale – Inviluppo SLU

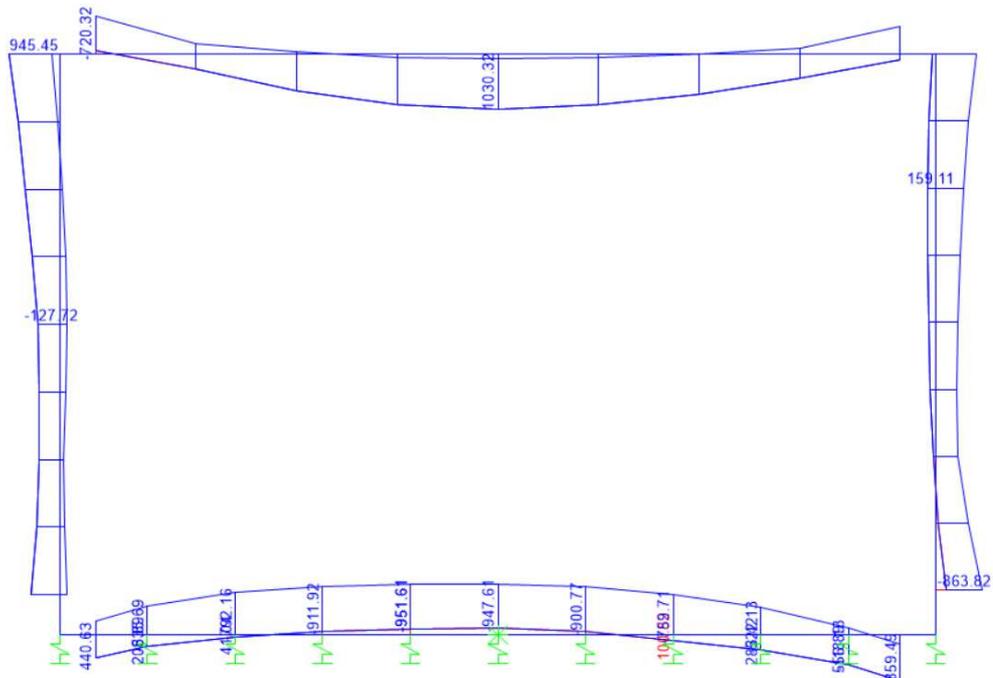


Figura 9.4 - Momento flettente – Inviluppo SLU

NV21 – Nuova viabilità di collegamento Lercara-
Nuova Fermata Lercara
Sottopasso 0+311 – Relazione di calcolo

COMMESSA	LOTTO	FASE-ENTE	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3Z	00	D26	NV2108001	B	30 di 55

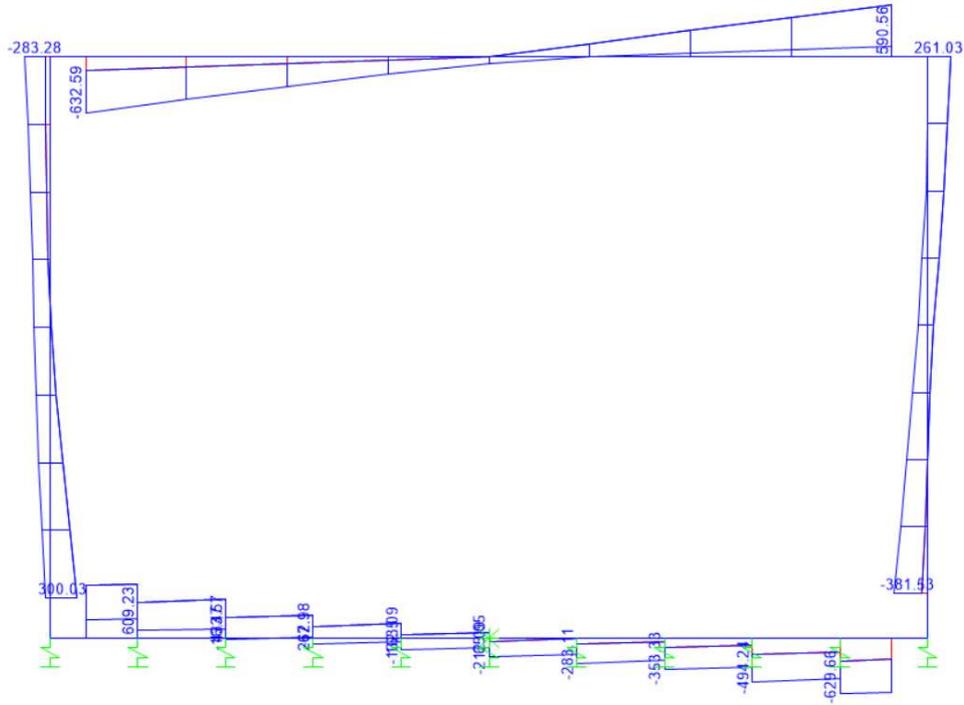


Figura 9.5 - Taglio – Inviluppo SLU

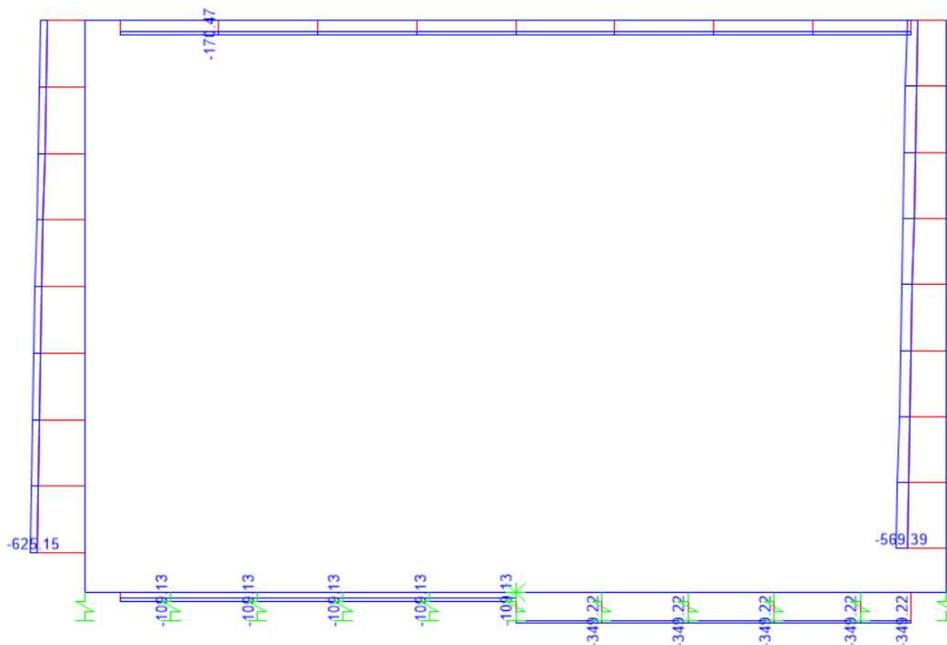


Figura 9.6 - Sforzo Normale – Inviluppo SLE-Rara

NV21 – Nuova viabilità di collegamento Lercara-
Nuova Fermata Lercara
Sottopasso 0+311 – Relazione di calcolo

COMMESSA	LOTTO	FASE-ENTE	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3Z	00	D26	NV2108001	B	31 di 55

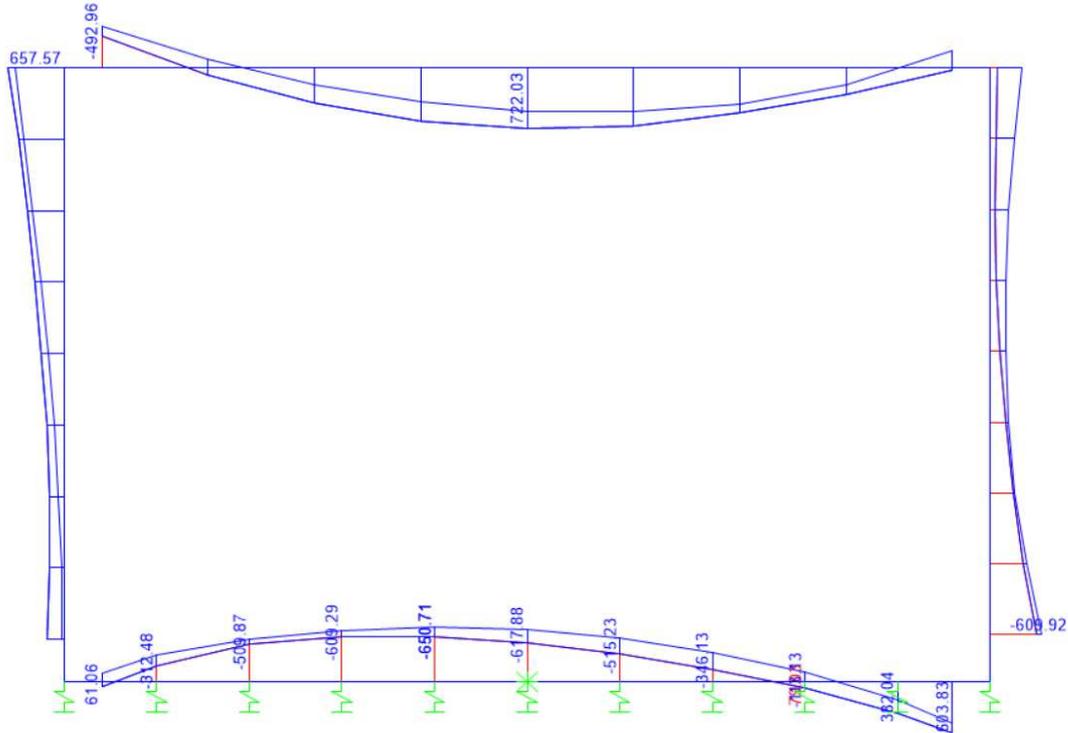


Figura 9.7 - Momento flettente – Involuppo SLE-Rara

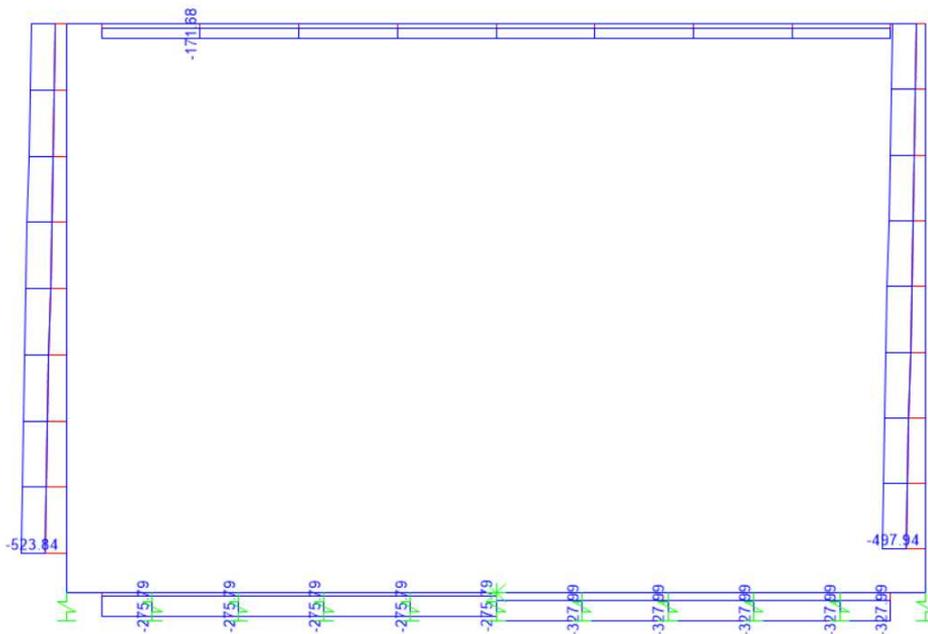


Figura 9.8 - Sforzo Normale – Involuppo SLE-Frequente

NV21 – Nuova viabilità di collegamento Lercara-
Nuova Fermata Lercara
Sottopasso 0+311 – Relazione di calcolo

COMMESSA	LOTTO	FASE-ENTE	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3Z	00	D26	NV2108001	B	32 di 55

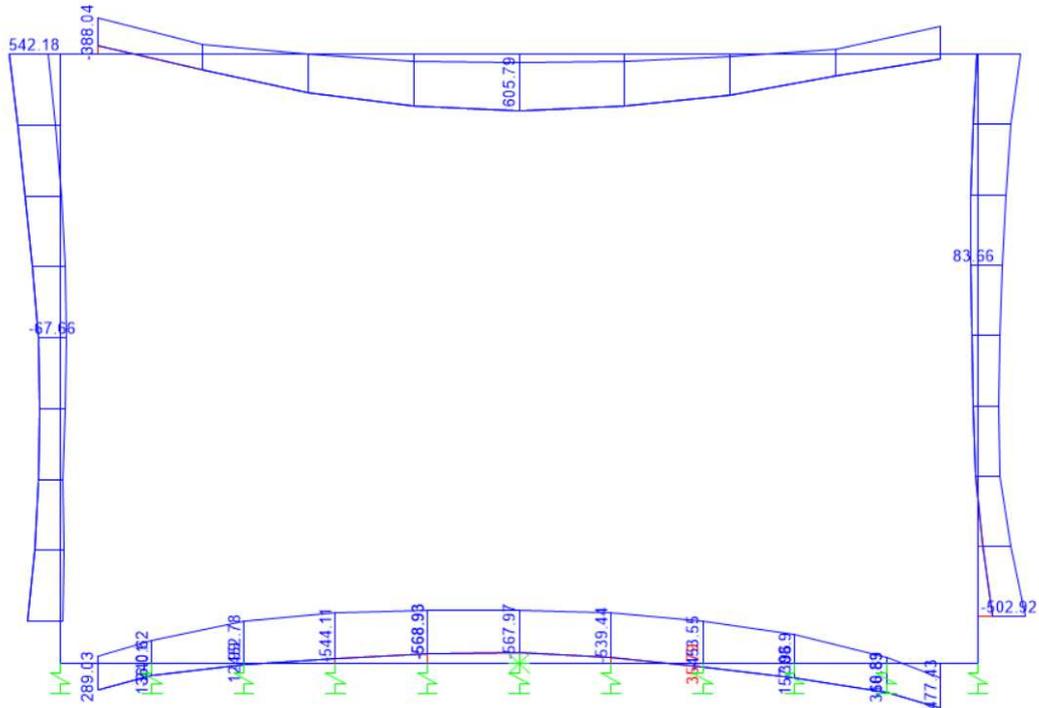


Figura 9.9 - Momento flettente – Involuppo SLE-Frequente



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
Sottopasso 0+311 – Relazione di calcolo

COMMESSA	LOTTO	FASE-ENTE	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3Z	00	D26	NV2108001	B	33 di 55

9.5 Verifiche strutturali

9.5.1 Verifica piedritti

Sezione: 80 x 100 cm

Armatura a flessione:

- Sommità (Pied-Sommità)

Armatura tesa

ϕ 26/20 + ϕ 26/40 cm

Armatura compressa

ϕ 26/20 + ϕ 26/40 cm

- Spiccato (Pied-Spicc)

Armatura tesa

ϕ 26/20 + ϕ 26/40 cm

Armatura compressa

ϕ 26/20 + ϕ 26/40 cm

Armatura a taglio:

Spille ϕ 12/40x40 cm.

NV21 - Nuova viabilità di collegamento Lercara-
Nuova Fermata Lercara
Sottopasso 0+311 - Relazione di calcolo

COMMESSA	LOTTO	FASE-ENTE	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3Z	00	D26	NV2108001	B	34 di 55

• Verifica a pressoflessione spiccato (Pied-Spicc)

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

coprifero	50	mm
staffe	12	mm
armat. sec	12	mm

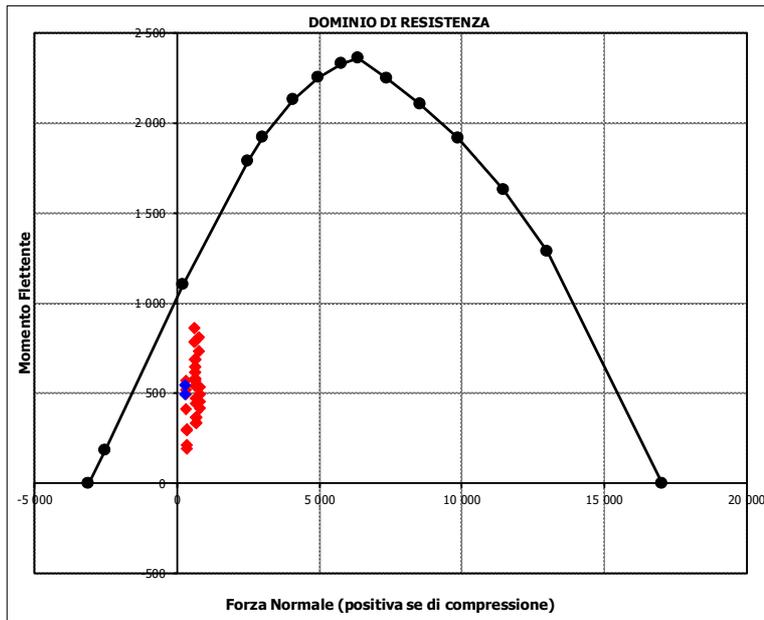
Geometria della sezione	
Altezza geometrica della sezione	$h = 80$ cm
Base della sezione	$b = 100$ cm
Coprifero	$d' = 8.7$ cm
Altezza utile della sezione	$d = 71.3$ cm

Armatura tesa			
N° ferri	Diametro	Area	
5	26	26.55	cm ²
2.5	26	13.27	cm ²
		0.00	cm ²
			39.82 cm²

Armatura compressa			
N° ferri	Diametro	Area	
5	26	26.55	cm ²
2.5	26	13.27	cm ²
		0.00	cm ²
			39.82 cm²

Caratteristiche di sollecitazione			
Comb.	Nsd	Msd	
(Nmax)	22M_0.5	808	533
(Nmin)	1-_0.5	269	495
(Mmax)	23M_0.5	600	864
(Mmin)	14-_0.5	335	193

Caratteristiche di sollecitazione			
Comb.	Nsd	Msd	
01S1-11M	808	419	
02S1-11T	808	419	
03S1-12M	808	456	
04S1-12T	808	456	
05S1-13M	766	733	
06S1-13T	766	733	
07S1-14-	335	216	
08S1-15-	293	493	
09S1-21M	808	496	
10S1-21T	808	496	
11S1-22M	808	533	
12S1-22T	808	533	
13S1-23M	766	810	
14S1-23T	766	810	
15S1-24-	335	293	
16S1-25-	293	570	
17S1T11M	674	336	
18S1T11T	674	336	
19S1T12M	674	365	
20S1T12T	674	365	
21S1T13M	641	583	
22S1T13T	641	583	
23S1T14-	335	193	
24S1T15-	302	411	
25S1T21M	674	444	
26S1T21T	674	444	
27S1T22M	675	473	
28S1T22T	675	473	
29S1T23M	641	691	
30S1T23T	641	691	
31S1T24-	335	300	
32S1T25-	302	518	
33S2-11M	633	540	
34S2-11T	633	540	
35S2-12M	633	569	
36S2-12T	633	569	
37S2-13M	600	786	
38S2-13T	600	786	
39S2-21M	633	617	
40S2-21T	633	617	
41S2-22M	633	646	
42S2-22T	633	646	
43S2-23M	600	864	
44S2-23T	600	864	
45S2T11M	674	336	
46S2T11T	674	336	
47S2T12M	674	365	
48S2T12T	674	365	
49S2T13M	641	583	
50S2T13T	641	583	
51S2T21M	674	444	
52S2T21T	674	444	
53S2T22M	675	473	
54S2T22T	675	473	
55S2T23M	641	691	
56S2T23T	641	691	
57SED1-	269	495	
58SED2-	269	547	



NV21 – Nuova viabilità di collegamento Lercara-
Nuova Fermata Lercara
Sottopasso 0+311 – Relazione di calcolo

COMMESSA	LOTTO	FASE-ENTE	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3Z	00	D26	NV2108001	B	35 di 55

• Verifica a pressoflessione sommità (Pied-Sommità)

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_{cc}	17.4 N/mm ²

copriferro	50	mm
staffe	12	mm
armat. sec	12	mm

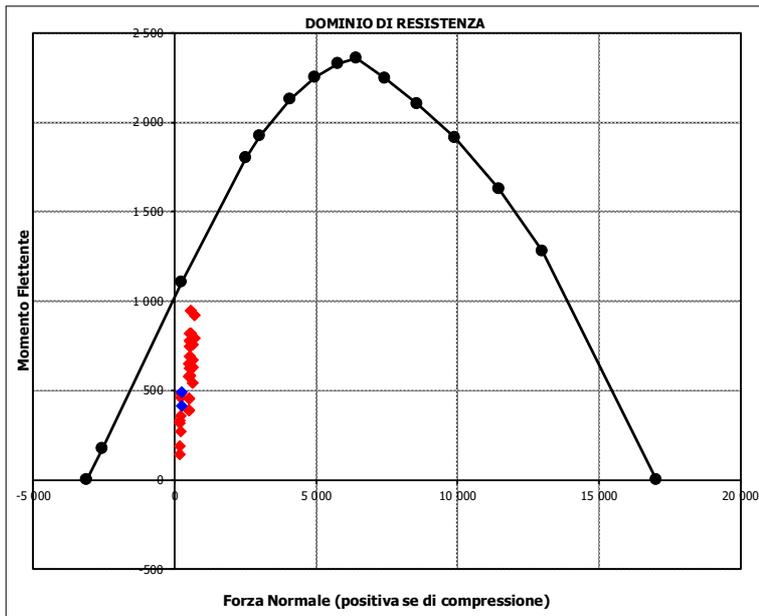
Geometria della sezione	
Altezza geometrica della sezione	$h = 80$ cm
Base della sezione	$b = 100$ cm
Copriferro	$d' = 8.7$ cm
Altezza utile della sezione	$d = 71.3$ cm

Armatura tesa			
N° ferri	Diametro	Area	
5	26	26.55	cm ²
2.5	26	13.27	cm ²
		0.00	cm ²
39.82 cm²			

Armatura compressa			
N° ferri	Diametro	Area	
5	26	26.55	cm ²
2.5	26	13.27	cm ²
		0.00	cm ²
39.82 cm²			

Caratteristiche di sollecitazione			
Comb.	Nsd	Msd	
(Nmax)	13M_6.55	687	921
(Nmin)	24_6.55	172	192
(Mmax)	13M_6.55	585	945
(Mmin)	24_6.55	172	143

Caratteristiche di sollecitazione			
Comb.	Nsd	Msd	
01S1-11M	644	671	
02S1-11T	644	671	
03S1-12M	644	756	
04S1-12T	644	756	
05S1-13M	687	921	
06S1-13T	687	921	
07S1-14-	172	319	
08S1-15-	214	483	
09S1-21M	644	544	
10S1-21T	644	544	
11S1-22M	644	630	
12S1-22T	644	630	
13S1-23M	687	794	
14S1-23T	687	794	
15S1-24-	172	192	
16S1-25-	214	357	
17S1T11M	511	579	
18S1T11T	511	579	
19S1T12M	511	648	
20S1T12T	511	648	
21S1T13M	544	776	
22S1T13T	544	776	
23S1T14-	172	334	
24S1T15-	205	462	
25S1T21M	511	388	
26S1T21T	511	388	
27S1T22M	511	457	
28S1T22T	511	457	
29S1T23M	544	584	
30S1T23T	544	584	
31S1T24-	172	143	
32S1T25-	205	270	
33S2-11M	552	749	
34S2-11T	552	749	
35S2-12M	552	818	
36S2-12T	552	818	
37S2-13M	585	945	
38S2-13T	585	945	
39S2-21M	552	622	
40S2-21T	552	622	
41S2-22M	552	691	
42S2-22T	552	691	
43S2-23M	585	819	
44S2-23T	585	819	
45S2T11M	511	579	
46S2T11T	511	579	
47S2T12M	511	648	
48S2T12T	511	648	
49S2T13M	544	776	
50S2T13T	544	776	
51S2T21M	511	388	
52S2T21T	511	388	
53S2T22M	511	457	
54S2T22T	511	457	
55S2T23M	544	584	
56S2T23T	544	584	
57SED1-	244	494	
58SED2-	244	415	



NV21 – Nuova viabilità di collegamento Lercara-
 Nuova Fermata Lercara
Sottopasso 0+311 – Relazione di calcolo

COMMESSA	LOTTO	FASE-ENTE	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3Z	00	D26	NV2108001	B	36 di 55

- 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	300	382
N_{Ed}	kN	0	0

Piedritto sx Piedritto dx
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	26	26
n_2			
\varnothing_2	mm		
A_{sl}	cm ²	26.55	26.55

Sezione

b_w	cm	100	100
H	cm	80	80
c	cm	8.7	8.7
d	cm	71.3	71.3
k	N/mm ²	1.53	1.53
v_{min}	N/mm ²	0.37	0.37
ρ		0.0037	0.0037
σ_{cp}	N/mm ²	0.00	0.00
α_c		1.00	1.00

Resistenza senza armatura a taglio

V_{Rd}	kN	295	295
----------	----	------------	------------

Resistenza con armatura a taglio

Inclinazione puntone θ	°	21.8	21.8
V_{RSd}	kN	444	444
V_{RCd}	kN	1925	1925
V_{Rd}	kN	444	444

NV21 – Nuova viabilità di collegamento Lercara-
 Nuova Fermata Lercara
Sottopasso 0+311 – Relazione di calcolo

COMMESSA	LOTTO	FASE-ENTE	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3Z	00	D26	NV2108001	B	37 di 55

- Verifica a fessurazione spiccato (Pied-Spicc)

Sollecitazioni

Momento flettente - Combinazione rara	M_R	609.92	kNm
Sforzo normale - Combinazione rara	N_R	446.64	kN
Momento flettente - Combinazione frequente	M_F	502.92	kNm
Sforzo normale - Combinazione frequente	N_F	472.81	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	80.00	cm		
Larghezza sezione	B	100.00	cm		
Armatura compressa (1° strato)	AS_1'	26.55	cm ²	5 Ø 26	$c_{s1} = 8.7$ cm
Armatura compressa (2° strato)	AS_2'	13.27	cm ²	2.5 Ø 26	$c_{s2} = 11.3$ cm
Armatura tesa (1° strato)	AS_1	26.55	cm ²	5 Ø 26	$c_{t1} = 8.7$ cm
Armatura tesa (2° strato)	AS_2	13.27	cm ²	2.5 Ø 26	$c_{t2} = 11.3$ cm

Proprietà sezione in combinazione rara

Eccentricità dello sforzo normale	e (M)	136.56	cm	> H/6	Sez. parzializzata
Distanza sforzo N dal bordo sezione	u (M)	96.56	cm		
Posizione asse neutro	y (M)	25.63	cm		
Area ideale (sezione interamente reagente)	A_{id}	9114.95	cm ²		
Momento di inerzia ideale (sez. int. reag.)	J_{id}	5374876.43	cm ⁴		
Momento di inerzia ideale (sez. parz. N=0)	J_{id}^*	1916122.43	cm ⁴		

Tensioni nei materiali

Compressione max nel cls.	σ_c	7.30	N/mm ²	< σ_{camm}
Trazione nell'acciaio (1° strato)	σ_s	195.11	N/mm ²	< σ_{samm}

Proprietà sezione in combinazione frequente

Eccentricità dello sforzo normale	e (M)	106.37	cm	> H/6	Sez. parzializzata
Distanza sforzo N dal bordo sezione	u (M)	66.37	cm		
Posizione asse neutro	y (M)	27.04	cm		
Area ideale (sez. int. reagente)	A_{id}	9114.95	cm ²		
Momento di inerzia ideale (sez. int. reag.)	J_{id}	5374876.43	cm ⁴		
Momento di inerzia ideale (sez. parz. N=0)	J_{id}^*	1967774.72	cm ⁴		

Verifica a fessurazione

Momento di fessurazione (σ_{tamm})	M_{fess}	445.56	kNm	La sezione è fessurata
Eccentricità per $M=M_{fess}$	e (M_{fess})	94.24	cm	
Distanza sforzo N dal bordo sezione per $M=M_{fess}$	u (M_{fess})	54.24	cm	
Posizione asse neutro per $M=M_{fess}$	y (M_{fess})	27.89	cm	
Compressione massima nel cls. per $M=M_{fess}$	σ_{cf}	5.40	N/mm ²	
Trazione nell'acciaio (1° str.) per $M=M_{fess}$	σ_{sf}	126.00	N/mm ²	
Coefficiente dipendente dalla durata del carico	k_t	0.40	-	
Altezza efficace	$h_{c,eff}$	17.37	cm	
Rapporto tra moduli elastici	α_e	6.21	-	
Armatura nell'area efficace	AS_{eff}	39.82	cm ²	
Area efficace	AC_{eff}	1736.95	cm ²	
Rapporto geometrico di armatura	ρ_{eff}	0.0229	-	
Deformazione unitaria media dell'armatura	ϵ_{sm}	0.0003	-	
Copriferro netto	c'	5.00	cm	
Coefficiente dipendente dall'aderenza dell'acciaio	K_1	0.80	-	
Coefficiente dipendente dal diagramma tensioni	K_2	0.50	-	
Coefficiente adimensionale	K_3	3.40	-	
Coefficiente adimensionale	K_4	0.425	-	
Diametro equivalente delle barr edi armatura	ϕ_{eq}	26.00	mm	
Distanza massima tra le fessure	Δs_{max}	362.80	mm	
Distanza media tra le fessure	Δs_m	213.41	mm	
Valore medio dell'apertura delle fessure	w_m	0.06	mm	
Valore di calcolo dell'apertura delle fessure	w_d	0.10	mm	

NV21 – Nuova viabilità di collegamento Lercara-
 Nuova Fermata Lercara
Sottopasso 0+311 – Relazione di calcolo

COMMESSA	LOTTO	FASE-ENTE	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3Z	00	D26	NV2108001	B	38 di 55

- Verifica a fessurazione sommità (Pied-Sommità)

Sollecitazioni

Momento flettente - Combinazione rara	M_R	657.57	kNm
Sforzo normale - Combinazione rara	N_R	428.00	kN
Momento flettente - Combinazione frequente	M_F	542.18	kNm
Sforzo normale - Combinazione frequente	N_F	401.84	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	80.00	cm	
Larghezza sezione	B	100.00	cm	
Armatura compressa (1° strato)	AS_1'	26.55	cm ²	5 Ø 26 $C_{s1} = 8.7$ cm
Armatura compressa (2° strato)	AS_2'	13.27	cm ²	2.5 Ø 26 $C_{s2} = 11.3$ cm
Armatura tesa (1° strato)	AS_1	26.55	cm ²	5 Ø 26 $C_{t1} = 8.7$ cm
Armatura tesa (2° strato)	AS_2	13.27	cm ²	2.5 Ø 26 $C_{t2} = 11.3$ cm

Proprietà sezione in combinazione rara

Eccentricità dello sforzo normale	e (M)	153.64	cm	> H/6 Sez. parzializzata
Distanza sforzo N dal bordo sezione	u (M)	113.64	cm	
Posizione asse neutro	y (M)	25.10	cm	
Area ideale (sezione interamente reagente)	A_{id}	9114.95	cm ²	
Momento di inerzia ideale (sez. int. reag.)	J_{id}	5374876.43	cm ⁴	
Momento di inerzia ideale (sez. parz. N=0)	J_{id*}	1900512.30	cm ⁴	

Tensioni nei materiali

Compressione max nel cls.	σ_c	7.84	N/mm ²	< σ_{camm}
Trazione nell'acciaio (1° strato)	σ_s	216.52	N/mm ²	< σ_{samm}

Proprietà sezione in combinazione frequente

Eccentricità dello sforzo normale	e (M)	134.92	cm	> H/6 Sez. parzializzata
Distanza sforzo N dal bordo sezione	u (M)	94.92	cm	
Posizione asse neutro	y (M)	25.69	cm	
Area ideale (sez. int. reagente)	A_{id}	9114.95	cm ²	
Momento di inerzia ideale (sez. int. reag.)	J_{id}	5374876.43	cm ⁴	
Momento di inerzia ideale (sez. parz. N=0)	J_{id*}	1917971.64	cm ⁴	

Verifica a fessurazione

Momento di fessurazione (σ_{tamm})	M_{fess}	435.10	kNm	La sezione è fessurata
Eccentricità per $M=M_{fess}$	e (M_{fess})	108.28	cm	
Distanza sforzo N dal bordo sezione per $M=M_{fess}$	u (M_{fess})	68.28	cm	
Posizione asse neutro per $M=M_{fess}$	y (M_{fess})	26.92	cm	
Compressione massima nel cls. per $M=M_{fess}$	σ_{cf}	5.25	N/mm ²	
Trazione nell'acciaio (1° str.) per $M=M_{fess}$	σ_{sf}	129.72	N/mm ²	
Coefficiente dipendente dalla durata del carico	k_t	0.40	-	
Altezza efficace	$h_{c,eff}$	17.69	cm	
Rapporto tra moduli elastici	α_e	6.21	-	
Armatura nell'area efficace	AS_{eff}	39.82	cm ²	
Area efficace	AC_{eff}	1769.24	cm ²	
Rapporto geometrico di armatura	ρ_{eff}	0.0225	-	
Deformazione unitaria media dell'armatura	ϵ_{sm}	0.0003	-	
Copri ferro netto	c'	5.00	cm	
Coefficiente dipendente dall'aderenza dell'acciaio	K_1	0.80	-	
Coefficiente dipendente dal diagramma tensioni	K_2	0.50	-	
Coefficiente adimensionale	K_3	3.40	-	
Coefficiente adimensionale	K_4	0.425	-	
Diametro equivalente delle barr ed armatura	ϕ_{eq}	26.00	mm	
Distanza massima tra le fessure	Δs_{max}	366.39	mm	
Distanza media tra le fessure	Δs_m	215.52	mm	
Valore medio dell'apertura delle fessure	w_m	0.06	mm	
Valore di calcolo dell'apertura delle fessure	w_d	0.11	mm	



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
Sottopasso 0+311 – Relazione di calcolo

COMMESSA	LOTTO	FASE-ENTE	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3Z	00	D26	NV2108001	B	39 di 55

9.5.2 Verifica soletta superiore

Sezione: 90 x 100 cm

Armatura a flessione:

- Appoggio (Solsup-App)

Armatura tesa

ϕ 26/20 + ϕ 26/40 cm

Armatura compressa

ϕ 26/20 + ϕ 26/40 cm

- Campata (Solsup-Camp)

Armatura tesa

ϕ 26/20 + ϕ 26/40 cm

Armatura compressa

ϕ 26/20 + ϕ 26/40 cm

Armatura a taglio:

Spille ϕ 12/20x40 cm.

NV21 - Nuova viabilità di collegamento Lercara-
Nuova Fermata Lercara
Sottopasso 0+311 - Relazione di calcolo

COMMESSA	LOTTO	FASE-ENTE	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3Z	00	D26	NV2108001	B	40 di 55

• 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			
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 _{cc}	=	17.4	N/mm ²	

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

Geometria della sezione

Altezza geometrica della sezione	h	=	90	cm
Base della sezione	b	=	100	cm
Copriferro	d'	=	8.7	cm
Altezza utile della sezione	d	=	81.3	cm

Armatura tesa

N° ferri	Diametro	Area	
5	26	26.55	cm ²
2.5	26	13.27	cm ²
		0.00	cm ²
		39.82	cm²

Armatura compressa

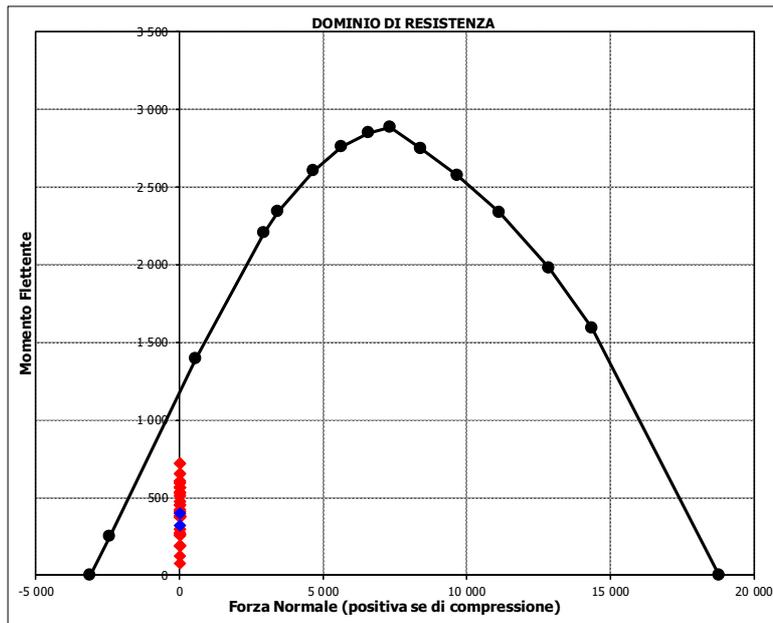
N° ferri	Diametro	Area	
5	26	26.55	cm ²
2.5	26	13.27	cm ²
		0.00	cm ²
		39.82	cm²

Caratteristiche di sollecitazione

Comb.	Nsd	Msd	
(Nmax)	11M_0.4	0	424
(Nmin)	11M_0.4	0	424
(Mmax)	13M_0.4	0	720
(Mmin)	24_0.4	0	77

Caratteristiche di sollecitazione

Comb.	Nsd	Msd
01S1-11M	0	424
02S1-11T	0	424
03S1-12M	0	510
04S1-12T	0	510
05S1-13M	0	657
06S1-13T	0	657
07S1-14-	0	254
08S1-15-	0	401
09S1-21M	0	297
10S1-21T	0	297
11S1-22M	0	383
12S1-22T	0	383
13S1-23M	0	531
14S1-23T	0	531
15S1-24-	0	127
16S1-25-	0	275
17S1T11M	0	384
18S1T11T	0	384
19S1T12M	0	452
20S1T12T	0	452
21S1T13M	0	567
22S1T13T	0	567
23S1T14-	0	269
24S1T15-	0	383
25S1T21M	0	193
26S1T21T	0	193
27S1T22M	0	261
28S1T22T	0	261
29S1T23M	0	376
30S1T23T	0	376
31S1T24-	0	77
32S1T25-	0	192
33S2-11M	0	537
34S2-11T	0	537
35S2-12M	0	606
36S2-12T	0	606
37S2-13M	0	720
38S2-13T	0	720
39S2-21M	0	411
40S2-21T	0	411
41S2-22M	0	479
42S2-22T	0	479
43S2-23M	0	594
44S2-23T	0	594
45S2T11M	0	384
46S2T11T	0	384
47S2T12M	0	452
48S2T12T	0	452
49S2T13M	0	567
50S2T13T	0	567
51S2T21M	0	193
52S2T21T	0	193
53S2T22M	0	261
54S2T22T	0	261
55S2T23M	0	376
56S2T23T	0	376
57SED1-	0	400
58SED2-	0	321



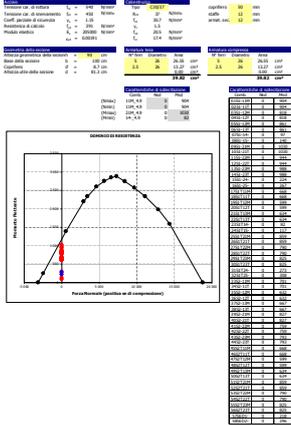


**PROGETTO DEFINITIVO
DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA-CATANIA-PALERMO
NUOVO COLLEGAMENTO PALERMO-CATANIA
RADDOPPIO TRATTA FIUMETORTO - LERCARA
DIRAMAZIONE - LOTTO 1+2**

NV21 – Nuova viabilità di collegamento Lercara-
Nuova Fermata Lercara
Sottopasso 0+311 – Relazione di calcolo

COMMESSA	LOTTO	FASE-ENTE	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3Z	00	D26	NV2108001	B	41 di 55

- Verifica a pressoflessione campata (Solsup-Camp)



NV21 – Nuova viabilità di collegamento Lercara-
 Nuova Fermata Lercara
Sottopasso 0+311 – Relazione di calcolo

COMMESSA	LOTTO	FASE-ENTE	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3Z	00	D26	NV2108001	B	42 di 55

- 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	633
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	20
Angolo α	°	90

Armatura longitudinale

n_1		5
\varnothing_1	mm	26
n_2		
\varnothing_2	mm	
Asl	cm ²	26.55

Sezione

b_w	cm	100
H	cm	90
c	cm	8.7
d	cm	81.3
k	N/mm ²	1.50
v_{min}	N/mm ²	0.35
ρ		0.0033
σ_{cp}	N/mm ²	0.00
α_c		1.00

Resistenza senza armatura a taglio

V_{Rd}	kN	315
----------	----	------------

Resistenza con armatura a taglio

Inclinazione puntone θ	°	21.8
V_{Rsd}	kN	1012
V_{Rcd}	kN	2195
V_{Rd}	kN	1012

NV21 – Nuova viabilità di collegamento Lercara-
 Nuova Fermata Lercara
Sottopasso 0+311 – Relazione di calcolo

COMMESSA	LOTTO	FASE-ENTE	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3Z	00	D26	NV2108001	B	43 di 55

- Verifica a fessurazione appoggio (Solsup-App)

Sollecitazioni

Momento flettente - Combinazione rara	M_R	492.96	kNm
Sforzo normale - Combinazione rara	N_R	0.00	kN
Momento flettente - Combinazione frequente	M_F	388.04	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_{dk}	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	90.00	cm		
Larghezza sezione	B	100.00	cm		
Armatura compressa (1° strato)	AS_1'	26.55	cm ²	5 Ø 26	$c_{s1} = 8.7$ cm
Armatura compressa (2° strato)	AS_2'	13.27	cm ²	2.5 Ø 26	$c_{s2} = 11.3$ cm
Armatura tesa (1° strato)	AS_1	26.55	cm ²	5 Ø 26	$c_{t1} = 8.7$ cm
Armatura tesa (2° strato)	AS_2	13.27	cm ²	2.5 Ø 26	$c_{t2} = 11.3$ 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)	22.95	cm	
Area ideale (sezione interamente reagente)	A_{id}	10114.95	cm ²	
Momento di inerzia ideale (sez. int. reag.)	J_{id}	7576628.27	cm ⁴	
Momento di inerzia ideale (sez. parz. N=0)	J_{id+}	2485368.61	cm ⁴	

Tensioni nei materiali

Compressione max nel cls.	σ_c	4.55	N/mm ²	< σ_{camm}
Trazione nell'acciaio (1° strato)	σ_s	173.60	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)	23.81	cm	
Area ideale (sez. int. reagente)	A_{id}	10114.95	cm ²	
Momento di inerzia ideale (sez. int. reag.)	J_{id}	7576628.27	cm ⁴	
Momento di inerzia ideale (sez. parz. N=0)	J_{id+}	2487944.25	cm ⁴	

Verifica a fessurazione

Momento di fessurazione (σ_{tamm})	M_{fess}	470.96	kNm	La sezione è fessurata
Eccentricità per $M=M_{fess}$	e (M_{fess})	∞	cm	
Distanza sforzo N dal bordo sezione per $M=M_{fess}$	u (M_{fess})	∞	cm	
Posizione asse neutro per $M=M_{fess}$	y (M_{fess})	23.64	cm	
Compressione massima nel cls. per $M=M_{fess}$	σ_{cf}	4.48	N/mm ²	
Trazione nell'acciaio (1° str.) per $M=M_{fess}$	σ_{sf}	163.71	N/mm ²	
Coefficiente dipendente dalla durata del carico	k_t	0.40	-	
Altezza efficace	$h_{c,eff}$	22.12	cm	
Rapporto tra moduli elastici	α_e	6.21	-	
Armatura nell'area efficace	AS_{eff}	39.82	cm ²	
Area efficace	AC_{eff}	2211.89	cm ²	
Rapporto geometrico di armatura	ρ_{eff}	0.0180	-	
Deformazione unitaria media dell'armatura	ϵ_{sm}	0.0004	-	
Copriferro netto	c'	5.00	cm	
Coefficiente dipendente dall'aderenza dell'acciaio	K_1	0.80	-	
Coefficiente dipendente dal diagramma tensioni	K_2	0.50	-	
Coefficiente adimensionale	K_3	3.40	-	
Coefficiente adimensionale	K_4	0.425	-	
Diametro equivalente delle barr ed armatura	ϕ_{eq}	26.00	mm	
Distanza massima tra le fessure	ΔS_{max}	415.52	mm	
Distanza media tra le fessure	ΔS_m	244.42	mm	
Valore medio dell'apertura delle fessure	w_m	0.10	mm	
Valore di calcolo dell'apertura delle fessure	w_d	0.16	mm	

NV21 – Nuova viabilità di collegamento Lercara-
 Nuova Fermata Lercara
Sottopasso 0+311 – Relazione di calcolo

COMMESSA	LOTTO	FASE-ENTE	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3Z	00	D26	NV2108001	B	44 di 55

- Verifica a fessurazione campata (Solsup-Camp)

Sollecitazioni

Momento flettente - Combinazione rara	M_R	722.03	kNm
Sforzo normale - Combinazione rara	N_R	0.00	kN
Momento flettente - Combinazione frequente	M_F	605.79	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	90.00	cm		
Larghezza sezione	B	100.00	cm		
Armatura compressa (1° strato)	AS_1'	26.55	cm ²	5 Ø 26	$C_{s1} = 8.7$ cm
Armatura compressa (2° strato)	AS_2'	13.27	cm ²	2.5 Ø 26	$C_{s2} = 11.3$ cm
Armatura tesa (1° strato)	AS_1	26.55	cm ²	5 Ø 26	$C_{t1} = 8.7$ cm
Armatura tesa (2° strato)	AS_2	13.27	cm ²	2.5 Ø 26	$C_{t2} = 11.3$ 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)	22.95	cm	
Area ideale (sezione interamente reagente)	A_{id}	10114.95	cm ²	
Momento di inerzia ideale (sez. int. reag.)	J_{id}	7576628.27	cm ⁴	
Momento di inerzia ideale (sez. parz. N=0)	J_{id}^*	2485368.61	cm ⁴	

Tensioni nei materiali

Compressione max nel cls.	σ_c	6.67	N/mm ²	< σ_{camm}
Trazione nell'acciaio (1° strato)	σ_s	254.27	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)	23.50	cm	
Area ideale (sez. int. reagente)	A_{id}	10114.95	cm ²	
Momento di inerzia ideale (sez. int. reag.)	J_{id}	7576628.27	cm ⁴	
Momento di inerzia ideale (sez. parz. N=0)	J_{id}^*	2486411.44	cm ⁴	

Verifica a fessurazione

Momento di fessurazione (σ_{tamm})	M_{fess}	470.96	kNm	La sezione è fessurata
Eccentricità per $M=M_{fess}$	e (M_{fess})	∞	cm	
Distanza sforzo N dal bordo sezione per $M=M_{fess}$	u (M_{fess})	∞	cm	
Posizione asse neutro per $M=M_{fess}$	y (M_{fess})	23.64	cm	
Compressione massima nel cls. per $M=M_{fess}$	σ_{cf}	4.48	N/mm ²	
Trazione nell'acciaio (1° str.) per $M=M_{fess}$	σ_{sf}	163.81	N/mm ²	
Coefficiente dipendente dalla durata del carico	k_t	0.40	-	
Altezza efficace	$h_{c,eff}$	22.12	cm	
Rapporto tra moduli elastici	α_e	6.21	-	
Armatura nell'area efficace	AS_{eff}	39.82	cm ²	
Area efficace	AC_{eff}	2211.89	cm ²	
Rapporto geometrico di armatura	ρ_{eff}	0.0180	-	
Deformazione unitaria media dell'armatura	ϵ_{sm}	0.0004	-	
Copriferro netto	c'	5.00	cm	
Coefficiente dipendente dall'aderenza dell'acciaio	K_1	0.80	-	
Coefficiente dipendente dal diagramma tensioni	K_2	0.50	-	
Coefficiente adimensionale	K_3	3.40	-	
Coefficiente adimensionale	K_4	0.425	-	
Diámetro equivalente delle barr ed armatura	ϕ_{eq}	26.00	mm	
Distanza massima tra le fessure	Δs_{max}	415.52	mm	
Distanza media tra le fessure	Δs_m	244.42	mm	
Valore medio dell'apertura delle fessure	w_m	0.10	mm	
Valore di calcolo dell'apertura delle fessure	w_d	0.16	mm	



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
Sottopasso 0+311 – Relazione di calcolo

COMMESSA	LOTTO	FASE-ENTE	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3Z	00	D26	NV2108001	B	45 di 55

9.5.3 Verifica soletta inferiore

Sezione: 100 x 100 cm

Armatura a flessione:

- Appoggio (Solinf-App)

Armatura tesa

ϕ 26/20 + ϕ 26/40 cm

Armatura compressa

ϕ 26/20 + ϕ 26/40 cm

- Campata (Solinf-Camp)

Armatura tesa

ϕ 26/20 + ϕ 26/40 cm

Armatura compressa

ϕ 26/20 + ϕ 26/40 cm

Armatura a taglio:

Spille ϕ 12/20x40 cm.

NV21 - Nuova viabilità di collegamento Lercara-
Nuova Fermata Lercara
Sottopasso 0+311 - Relazione di calcolo

COMMESSA	LOTTO	FASE-ENTE	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3Z	00	D26	NV2108001	B	46 di 55

• 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	$\gamma_s = 1.15$
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

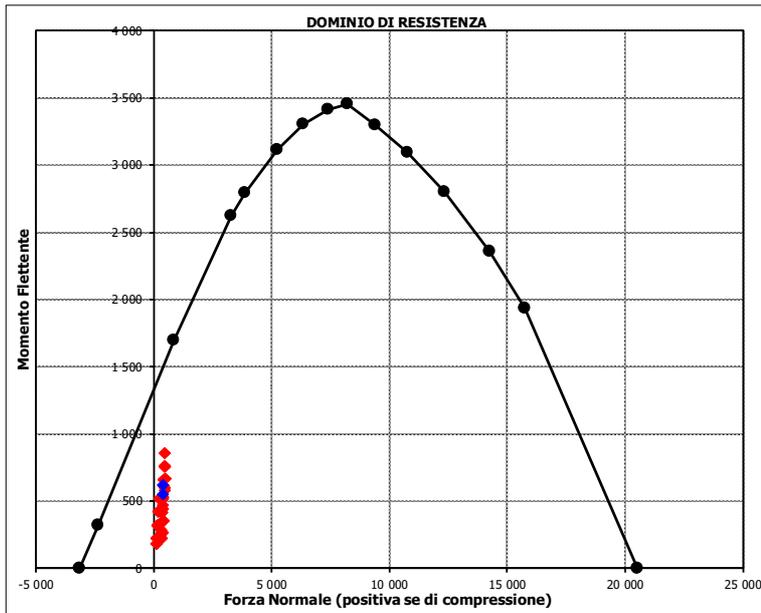
Geometria della sezione	
Altezza geometrica della sezione	$h = 100$ cm
Base della sezione	$b = 100$ cm
Copriferro	$d' = 8.7$ cm
Altezza utile della sezione	$d = 91.3$ cm

Armatura tesa			
N° ferri	Diametro	Area	
5	26	26.55	cm ²
2.5	26	13.27	cm ²
		0.00	cm ²
			39.82 cm²

Armatura compressa			
N° ferri	Diametro	Area	
5	26	26.55	cm ²
2.5	26	13.27	cm ²
		0.00	cm ²
			39.82 cm²

Caratteristiche di sollecitazione			
Comb.	Nsd	Msd	
(Nmax)	25_0.58	501	669
(Nmin)	11M_0.58	130	227
(Mmax)	23M_0.58	484	859
(Mmin)	11M_0.58	131	184

Caratteristiche di sollecitazione			
Comb.	Nsd	Msd	
01S1-11M	130	227	
02S1-11T	130	227	
03S1-12M	347	349	
04S1-12T	347	349	
05S1-13M	434	661	
06S1-13T	434	661	
07S1-14-	380	264	
08S1-15-	467	576	
09S1-21M	163	321	
10S1-21T	163	321	
11S1-22M	381	442	
12S1-22T	381	442	
13S1-23M	468	755	
14S1-23T	468	755	
15S1-24-	414	357	
16S1-25-	501	669	
17S1T11M	131	184	
18S1T11T	131	184	
19S1T12M	309	282	
20S1T12T	309	282	
21S1T13M	377	528	
22S1T13T	377	528	
23S1T14-	332	221	
24S1T15-	401	467	
25S1T21M	180	316	
26S1T21T	180	316	
27S1T22M	358	414	
28S1T22T	358	414	
29S1T23M	427	659	
30S1T23T	427	659	
31S1T24-	382	352	
32S1T25-	450	598	
33S2-11M	204	422	
34S2-11T	204	422	
35S2-12M	381	520	
36S2-12T	381	520	
37S2-13M	450	766	
38S2-13T	450	766	
39S2-21M	237	516	
40S2-21T	237	516	
41S2-22M	415	614	
42S2-22T	415	614	
43S2-23M	484	859	
44S2-23T	484	859	
45S2T11M	131	184	
46S2T11T	131	184	
47S2T12M	309	282	
48S2T12T	309	282	
49S2T13M	377	528	
50S2T13T	377	528	
51S2T21M	180	316	
52S2T21T	180	316	
53S2T22M	358	414	
54S2T22T	358	414	
55S2T23M	427	659	
56S2T23T	427	659	
57SED1-	373	554	
58SED2-	394	617	



NV21 – Nuova viabilità di collegamento Lercara-
Nuova Fermata Lercara
Sottopasso 0+311 – Relazione di calcolo

COMMESSA	LOTTO	FASE-ENTE	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3Z	00	D26	NV2108001	B	47 di 55

• 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	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	
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 _{cc}	17.4	N/mm ²

copriferro	50	mm
staffe	12	mm
armat. sec	12	mm

Geometria della sezione

Altezza geometrica della sezione	h	=	100	cm
Base della sezione	b	=	100	cm
Copriferro	d'	=	8.7	cm
Altezza utile della sezione	d	=	91.3	cm

Armatura tesa

N° ferri	Diametro	Area	
5	26	26.55	cm ²
2.5	26	13.27	cm ²
		0.00	cm ²
		39.82	cm²

Armatura compressa

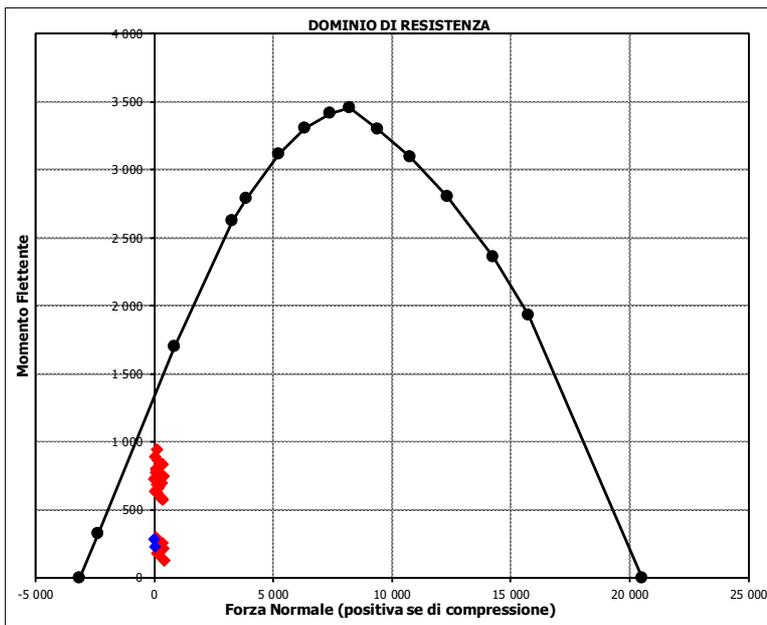
N° ferri	Diametro	Area	
5	26	26.55	cm ²
2.5	26	13.27	cm ²
		0.00	cm ²
		39.82	cm²

Caratteristiche di sollecitazione

Comb.	Nsd	Msd
(Nmax) 24_0.98	414	128
(Nmin) 13M_0.98	7	725
(Mmax) 11M_0.98	130	948
(Mmin) 24_0.98	414	128

Caratteristiche di sollecitazione

Comb.	Nsd	Msd
01S1-11M	130	948
02S1-11T	130	948
03S1-12M	347	835
04S1-12T	347	835
05S1-13M	43	890
06S1-13T	43	890
07S1-14-	380	215
08S1-15-	76	270
09S1-21M	163	861
10S1-21T	163	861
11S1-22M	381	748
12S1-22T	381	748
13S1-23M	77	804
14S1-23T	77	804
15S1-24-	414	128
16S1-25-	109	183
17S1T11M	131	790
18S1T11T	131	790
19S1T12M	309	699
20S1T12T	309	699
21S1T13M	63	744
22S1T13T	63	744
23S1T14-	332	254
24S1T15-	86	299
25S1T21M	180	668
26S1T21T	180	668
27S1T22M	358	578
28S1T22T	358	578
29S1T23M	112	622
30S1T23T	112	622
31S1T24-	382	132
32S1T25-	136	177
33S2-11M	75	771
34S2-11T	75	771
35S2-12M	252	680
36S2-12T	252	680
37S2-13M	7	725
38S2-13T	7	725
39S2-21M	108	685
40S2-21T	108	685
41S2-22M	286	594
42S2-22T	286	594
43S2-23M	40	638
44S2-23T	40	638
45S2T11M	131	790
46S2T11T	131	790
47S2T12M	309	699
48S2T12T	309	699
49S2T13M	63	744
50S2T13T	63	744
51S2T21M	180	668
52S2T21T	180	668
53S2T22M	358	578
54S2T22T	358	578
55S2T23M	112	622
56S2T23T	112	622
57SED1-	7	285
58SED2-	29	228



NV21 – Nuova viabilità di collegamento Lercara-
 Nuova Fermata Lercara
Sottopasso 0+311 – Relazione di calcolo

COMMESSA	LOTTO	FASE-ENTE	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3Z	00	D26	NV2108001	B	48 di 55

- 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	630
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	20
Angolo α	°	90

Armatura longitudinale

n_1		5
\varnothing_1	mm	26
n_2		
\varnothing_2	mm	
Asl	cm ²	26.55

Sezione

b_w	cm	100
H	cm	100
c	cm	8.7
d	cm	91.3
k	N/mm ²	1.47
v_{min}	N/mm ²	0.34
ρ		0.0029
σ_{cp}	N/mm ²	0.00
α_c		1.00

Resistenza senza armatura a taglio

V_{Rd}	kN	334
----------	----	------------

Resistenza con armatura a taglio

Inclinazione puntone θ	°	21.8
V_{RSd}	kN	1136
V_{RCd}	kN	2465
V_{Rd}	kN	1136

NV21 – Nuova viabilità di collegamento Lercara-
 Nuova Fermata Lercara
Sottopasso 0+311 – Relazione di calcolo

COMMESSA	LOTTO	FASE-ENTE	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3Z	00	D26	NV2108001	B	49 di 55

- Verifica a fessurazione appoggio (Solinf-App)

Sollecitazioni

Momento flettente - Combinazione rara	M_R	603.83	kNm
Sforzo normale - Combinazione rara	N_R	349.22	kN
Momento flettente - Combinazione frequente	M_F	477.43	kNm
Sforzo normale - Combinazione frequente	N_F	310.57	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	100.00	cm	
Larghezza sezione	B	100.00	cm	
Armatura compressa (1° strato)	AS_1'	26.55	cm ²	5 Ø 26 $c_{s1} = \mathbf{8.7}$ cm
Armatura compressa (2° strato)	AS_2'	13.27	cm ²	2.5 Ø 26 $c_{s2} = \mathbf{11.3}$ cm
Armatura tesa (1° strato)	AS_1	26.55	cm ²	5 Ø 26 $c_{t1} = \mathbf{8.7}$ cm
Armatura tesa (2° strato)	AS_2	13.27	cm ²	2.5 Ø 26 $c_{t2} = \mathbf{11.3}$ cm

Proprietà sezione in combinazione rara

Eccentricità dello sforzo normale	e (M)	172.91	cm	> H/6 Sez. parzializzata
Distanza sforzo N dal bordo sezione	u (M)	122.91	cm	
Posizione asse neutro	y (M)	30.17	cm	
Area ideale (sezione interamente reagente)	A_{id}	11114.95	cm ²	
Momento di inerzia ideale (sez. int. reag.)	J_{id}	10288109.64	cm ⁴	
Momento di inerzia ideale (sez. parz. N=0)	J_{id*}	3339861.16	cm ⁴	

Tensioni nei materiali

Compressione max nel cls.	σ_c	4.83	N/mm ²	< σ_{camm}
Trazione nell'acciaio (1° strato)	σ_s	146.77	N/mm ²	< σ_{samm}

Proprietà sezione in combinazione frequente

Eccentricità dello sforzo normale	e (M)	153.72	cm	> H/6 Sez. parzializzata
Distanza sforzo N dal bordo sezione	u (M)	103.72	cm	
Posizione asse neutro	y (M)	30.93	cm	
Area ideale (sez. int. reagente)	A_{id}	11114.95	cm ²	
Momento di inerzia ideale (sez. int. reag.)	J_{id}	10288109.64	cm ⁴	
Momento di inerzia ideale (sez. parz. N=0)	J_{id*}	3375719.87	cm ⁴	

Verifica a fessurazione

Momento di fessurazione (σ_{tamm})	M_{fess}	633.04	kNm	La sezione non è fessurata
---	------------	--------	-----	----------------------------

NV21 – Nuova viabilità di collegamento Lercara-
 Nuova Fermata Lercara
 Sottopasso 0+311 – Relazione di calcolo

COMMESSA	LOTTO	FASE-ENTE	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3Z	00	D26	NV2108001	B	50 di 55

- Verifica a fessurazione campata (Solinf-Camp)

Sollecitazioni

Momento flettente - Combinazione rara	M_R	617.88	kNm
Sforzo normale - Combinazione rara	N_R	93.48	kN
Momento flettente - Combinazione frequente	M_F	96.98	kNm
Sforzo normale - Combinazione frequente	N_F	46.45	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	100.00	cm	
Larghezza sezione	B	100.00	cm	
Armatura compressa (1° strato)	AS_1'	26.55	cm ²	5 Ø 26 $C_{s1} = 8.7$ cm
Armatura compressa (2° strato)	AS_2'	13.27	cm ²	2.5 Ø 26 $C_{s2} = 11.3$ cm
Armatura tesa (1° strato)	AS_1	26.55	cm ²	5 Ø 26 $C_{t1} = 8.7$ cm
Armatura tesa (2° strato)	AS_2	13.27	cm ²	2.5 Ø 26 $C_{t2} = 11.3$ cm

Proprietà sezione in combinazione rara

Eccentricità dello sfrozo normale	e (M)	660.96	cm	> H/6 Sez. parzializzata
Distanza sforzo N dal bordo sezione	u (M)	610.96	cm	
Posizione asse neutro	y (M)	25.98	cm	
Area ideale (sezione interamente reagente)	A_{id}	11114.95	cm ²	
Momento di inerzia ideale (sez. int. reag.)	J_{id}	10288109.64	cm ⁴	
Momento di inerzia ideale (sez. parz. N=0)	J_{id+}	3228563.28	cm ⁴	

Tensioni nei materiali

Compressione max nel cls.	σ_c	4.79	N/mm ²	< σ_{camm}
Trazione nell'acciaio (1° strato)	σ_s	180.69	N/mm ²	< σ_{samm}

Proprietà sezione in combinazione frequente

Eccentricità dello sfrozo normale	e (M)	208.80	cm	> H/6 Sez. parzializzata
Distanza sforzo N dal bordo sezione	u (M)	158.80	cm	
Posizione asse neutro	y (M)	29.14	cm	
Area ideale (sez. int. reagente)	A_{id}	11114.95	cm ²	
Momento di inerzia ideale (sez. int. reag.)	J_{id}	10288109.64	cm ⁴	
Momento di inerzia ideale (sez. parz. N=0)	J_{id+}	3299540.37	cm ⁴	

Verifica a fessurazione

Momento di fessurazione (σ_{tamm})	M_{fess}	584.15	kNm	La sezione è fessurata
Eccentricità per $M=M_{fess}$	e (M _{fess})	1257.67	cm	
Distanza sforzo N dal bordo sezione per $M=M_{fess}$	u (M _{fess})	1207.67	cm	
Posizione asse neutro per $M=M_{fess}$	y (M _{fess})	25.33	cm	
Compressione massima nel cls. per $M=M_{fess}$	σ_{cf}	4.50	N/mm ²	
Trazione nell'acciaio (1° str.) per $M=M_{fess}$	σ_{sf}	175.80	N/mm ²	
Coefficiente dipendente dalla durata del carico	k_f	0.40	-	
Altezza efficace	$h_{c,eff}$	24.89	cm	
Rapporto tra moduli elastici	α_e	6.21	-	
Armatura nell'area efficace	AS_{eff}	39.82	cm ²	
Area efficace	AC_{eff}	2488.96	cm ²	
Rapporto geometrico di armatura	ρ_{eff}	0.0160	-	
Deformazione unitaria media dell'armatura	ϵ_{sm}	0.0004	-	
Copriferro netto	c'	5.00	cm	
Coefficiente dipendente dall'aderenza dell'acciaio	K_1	0.80	-	
Coefficiente dipendente dal diagramma tensioni	K_2	0.50	-	
Coefficiente adimensionale	K_3	3.40	-	
Coefficiente adimensionale	K_4	0.425	-	
Diametro equivalente delle barr edi armatura	ϕ_{eq}	26.00	mm	
Distanza massima tra le fessure	Δs_{max}	446.28	mm	
Distanza media tra le fessure	Δs_m	262.51	mm	
Valore medio dell'apertura delle fessure	w_m	0.11	mm	
Valore di calcolo dell'apertura delle fessure	w_d	0.18	mm	

10. INCIDENZA SCATOLARE

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

Piedritti	115 kg/mc
Soletta superiore	100 kg/mc
Soletta inferiore	90 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:

- $\phi 16/20$ per i Piedritti
- $\phi 16/20$ per la Soletta superiore
- $\phi 16/20$ per la Soletta inferiore

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
Sottopasso 0+311 – Relazione di calcolo

COMMESSA	LOTTO	FASE-ENTE	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3Z	00	D26	NV2108001	B	52 di 55

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.

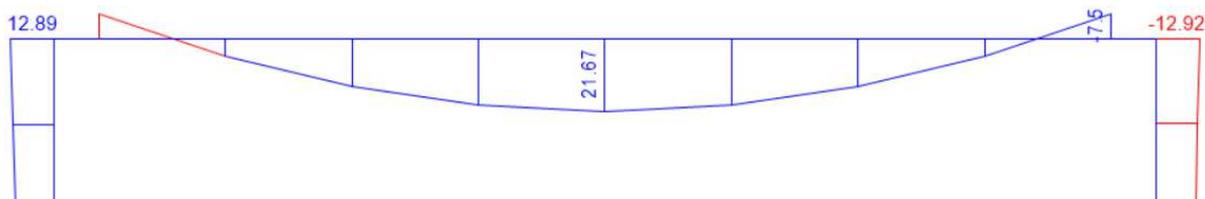
In particolare, è stato confrontato il valore del momento flettente in campata del solettone superiore con i rispettivi valori ottenuti per uno schema statico a trave appoggiata (limite superiore) e per uno schema a trave doppiamente incastrata (limite inferiore).

Come carico di confronto è stato utilizzato il carico permanente non strutturale $G2=2.88$ kN/m.

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

NV21 – Nuova viabilità di collegamento Lercara-
 Nuova Fermata Lercara
Sottopasso 0+311 – Relazione di calcolo

COMMESSA	LOTTO	FASE-ENTE	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3Z	00	D26	NV2108001	B	53 di 55



Calcolo analitico_trave appoggiata			
Carico uniformemente distribuito	G_2	2.88	kN/m
Luce di calcolo	L	9.4	m
Momento in campata	$M_{l/2}$	31.81	kNm/m
Calcolo analitico_trave incastrata			
Carico uniformemente distribuito	G_2	2.88	kN/m
Luce di calcolo	L	9.4	m
Momento in campata	$M_{l/2}$	10.60	kNm/m
SAP2000			
Momento in campata	$M_{l/2}$	21.67	kNm/m
Momento in campata_trave incastrata			
	Lim.Inf.	10.60	kNm/m
Momento in campata_SAP2000			
		21.67	kNm/m
Momento in campata_trave appoggiata			
	Lim.Sup.	31.81	kNm/m
Momento in campata_trave semi-incastrata			
	$M_{l/2}$	21.21	kNm/m
Errore	e	2.2%	

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 deformate e dello stato sollecitativo, si ritengono i risultati del calcolo congrui con le azioni applicate e la geometria del problema.

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.