

COMMITTENTE:



PROGETTAZIONE:



## S.O. OPERE CIVILI

## PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA

### LINEA POTENZA-METAPONTO INTERVENTI DI VELOCIZZAZIONE TRATTA GRASSANO-BERNALDA INTERVENTI TRA GRASSANO E FERRANDINA

OOCC

VIADOTTI FERROVIARI

VI08 – Spalle: Relazione specialistica di predimensionamento

SCALA:

-

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

I A 9 5    1 3    R    0 9    C L    V I 0 8 0 0    0 0 1    B

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	Emissione esecutiva	G. Grimaldi	Settembre 2021	A. Ferri	Settembre 2021	I. D'Amore	Settembre 2021	A. Vittozzi Dicembre 2021
B	Emissione esecutiva	M. Latini	Dicembre 2021	A. Ferri	Dicembre 2021	I. D'Amore	Dicembre 2021	

ITALFERR S.p.A.  
U.O. Opere Civili e Gestione delle stazioni  
Dott. Ing. Angelo Vittozzi  
Ordine degli Ingegneri della Provincia di Roma  
n° 243793

File: IA9513R09CLVI0800001B

n. Elab.:

## INDICE

1. DESCRIZIONE DELL'OPERA .....	3
2. NORMATIVA E DOCUMENTI DI RIFERIMENTO .....	6
2.1 Normative .....	6
2.2 Elaborati di riferimento.....	6
3. MATERIALI.....	7
3.1 Calcestruzzo per elevazione.....	7
3.2 Calcestruzzo per plinto e pali.....	7
3.3 Acciaio per barre di armature .....	7
4. INQUADRAMENTO GEOTECNICO.....	8
5. MODELLI DI ANALISI E VERIFICA.....	10
5.1 Sistemi di riferimento ed unità di misura.....	10
6. ANALISI DEI CARICHI.....	11
6.1 Permanenti strutturali e non (G1 e G2).....	11
6.2 Carichi da traffico verticali (Q1).....	12
6.3 Effetti dinamici .....	13
6.4 Disposizione treni di carico .....	13
6.5 Carichi da traffico orizzontali .....	14
6.5.1 Forza centrifuga (Q4).....	14
6.5.2 Serpeggio.....	15
6.5.3 Frenatura ed avviamento (Q3) .....	15
6.5.4 Forza d'attrito (Q8).....	15
6.6 Azione del Vento (Q5).....	16
6.7 Riepilogo dei carichi elementari trasmessi dall'impalcato .....	16
6.8 Spinta litostatica del terrapieno.....	17
6.9 Spinta statica del ballast sul terrapieno.....	17
6.10 Spinta statica del sovraccarico agente sul terrapieno.....	17
6.11 Azione Sismica (E).....	18
6.11.1 Inquadramento Sismico .....	18
6.11.2 Definizione della domanda sismica .....	18
6.11.3 Calcolo dell'azione Sismica.....	19
7. COMBINAZIONI DI CARICO .....	25
7.1 Sollecitazione alla base del muro frontale .....	26
7.2 Sollecitazione intradosso fondazione.....	26
8. PALI DI FONDAZIONE .....	27

	<b>LINEA POTENZA–METAPONTO</b> <b>INTERVENTI DI VELOCIZZAZIONE TRATTA GRASSANO–</b> <b>BERNALDA</b> <b>INTERVENTI TRA GRASSANO E FERRANDINA</b> <b>PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA</b>					
	Spalle: Relazione specialistica di predimensionamento	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.
	IA95	13 R 09	CL	VI0800 001	B	3 di 29

## 1. DESCRIZIONE DELL'OPERA

Oggetto della presente relazione è il predimensionamento delle spalle del viadotto ferroviario, a doppio binario, *VI08*. In particolare, si analizza la *Spalla B*, considerando un sistema di vincolo dell'impalcato in direzione longitudinale di tipo fisso. Tale relazione si ritiene pertanto valida per entrambe le spalle.

Il *VI08* si sviluppa dal km 10+171,093 al km 10+189,093 della *Tratta Salandra – Ferrandina* per complessivi 18,00 m.

Il viadotto è costituito da:

- n° 1 campate isostatiche a doppio binario a travi incorporate di portata teorica pari a 18,00 m.

L'impalcato a travi incorporate è costituito da 19 travi in acciaio di altezza pari a 0,90 m solidarizzate trasversalmente tramite un getto di calcestruzzo e tiranti  $\phi$  30 superiori e inferiori.

La spalla, su cui poggia l'impalcato a travi incorporate, è realizzata in c.a., ed è cava. È costituita da un muro frontale di altezza 7,45 m, da due muri di risvolto, e da una soletta superiore sulla quale poggia l'armamento ferroviario. La platea di fondazione presenta una pianta rettangolare di dimensioni 11,50 m x 11,50 m e spessore 1,60 m, e poggia su 9 pali  $\phi$  1500.

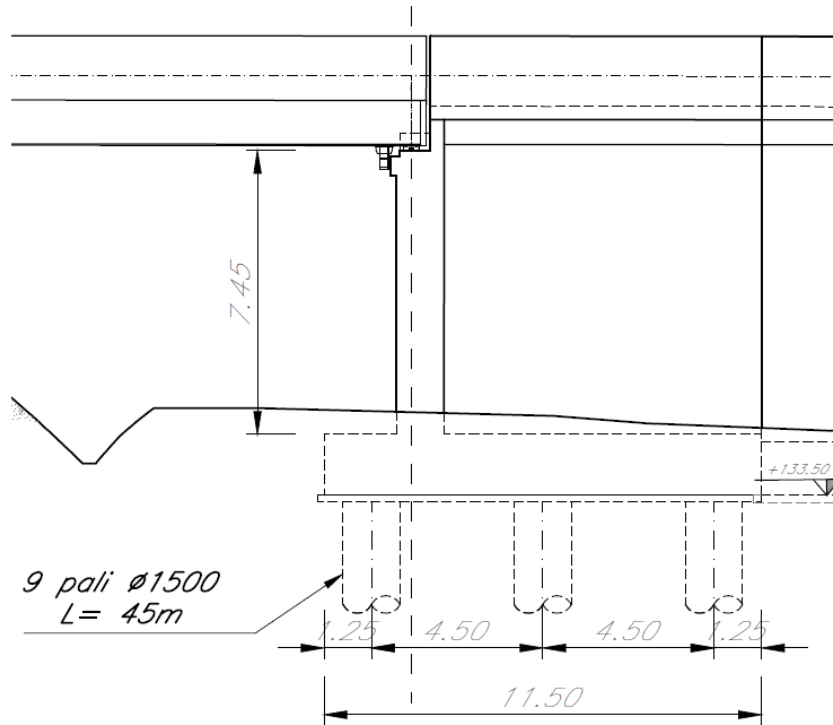


Figura 1 - Prospetto longitudinale spalla

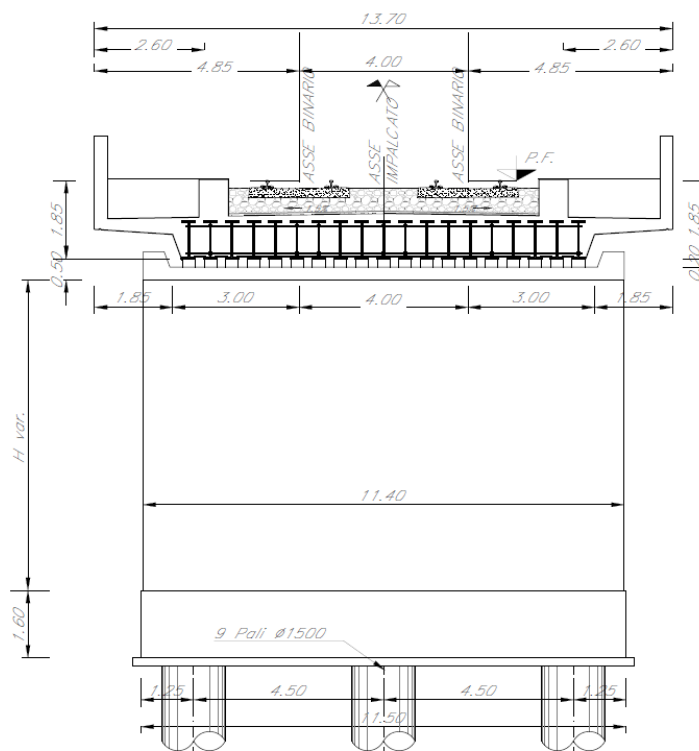
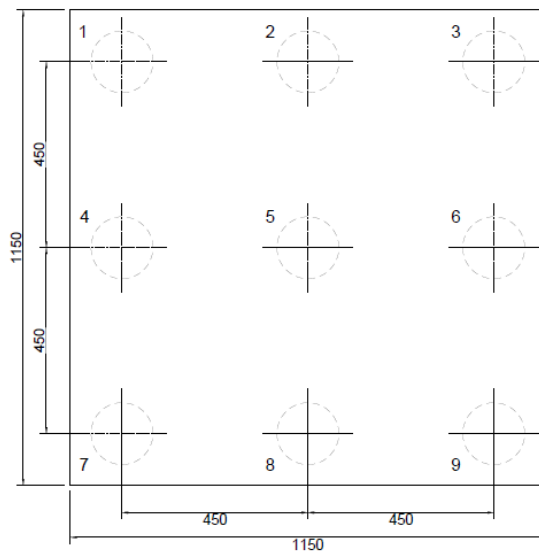


Figura 2 - Sezione trasversale spalla H=7.45 m

Spalle: Relazione specialistica di predimensionamento

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IA95	13 R 09	CL	VI0800 001	B	5 di 29



*Figura 3 – Disposizione dei pali di fondazione*

	<b>LINEA POTENZA–METAPONTO</b> <b>INTERVENTI DI VELOCIZZAZIONE TRATTA GRASSANO–</b> <b>BERNALDA</b> <b>INTERVENTI TRA GRASSANO E FERRANDINA</b> <b>PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA</b>					
	Spalle: Relazione specialistica di predimensionamento	COMMESSA IA95	LOTTO 13 R 09	CODIFICA CL	DOCUMENTO VI0800 001	REV. B

## 2. NORMATIVA E DOCUMENTI DI RIFERIMENTO

### 2.1 Normative

Sono state prese a riferimento le seguenti Normative nazionali ed internazionali vigenti alla data di redazione del presente documento:

- [1] *Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 17 Gennaio 2018 – Aggiornamento delle «Norme tecniche per le costruzioni»;*
- [2] *Circolare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 21 Gennaio 2019, n. 7 C.S.LL.PP. – Istruzioni per l'applicazione dell'«Aggiornamento delle “Norme tecniche per le costruzioni”» di cui al Decreto Ministeriale 17 Gennaio 2018;*
- [3] *RFI DTC SI PS MA IFS 001 E - Manuale di Progettazione delle Opere Civili - Parte II - Sezione 2 - Ponti e Strutture (31 Dicembre 2020);*
- [4] *RFI DTC SI CS MA IFS 001 E - Manuale di Progettazione delle Opere Civili - Parte II - Sezione 3 - Corpo Stradale (31 Dicembre 2020);*
- [5] *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.*

### 2.2 Elaborati di riferimento

Vengono presi a riferimento tutti gli elaborati grafici progettuali di pertinenza.

 <b>ITALFERR</b> GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	<b>LINEA POTENZA–METAPONTO</b> <b>INTERVENTI DI VELOCIZZAZIONE TRATTA GRASSANO–</b> <b>BERNALDA</b> <b>INTERVENTI TRA GRASSANO E FERRANDINA</b> <b>PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA</b>					
	Spalle: Relazione specialistica di predimensionamento	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.
	IA95	13 R 09	CL	VI0800 001	B	7 di 29

### 3. MATERIALI

#### 3.1 Calcestruzzo per elevazione

##### Classe C32/40

Rck =	40,00	MPa	Resistenza caratteristica cubica
fck = 0,83 Rck =	32,00	MPa	Resistenza caratteristica cilindrica

#### 3.2 Calcestruzzo per plinto e pali

##### Classe C25/30

Rck =	30,00	MPa	Resistenza caratteristica cubica
fck = 0,83 Rck =	25,00	MPa	Resistenza caratteristica cilindrica

#### 3.3 Acciaio per barre di armature

##### B450C

	<b>LINEA POTENZA–METAPONTO</b> <b>INTERVENTI DI VELOCIZZAZIONE TRATTA GRASSANO–</b> <b>BERNALDA</b> <b>INTERVENTI TRA GRASSANO E FERRANDINA</b> <b>PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA</b>					
	Spalle: Relazione specialistica di predimensionamento	COMMESSA IA95	LOTTO 13 R 09	CODIFICA CL	DOCUMENTO VI0800 001	REV. B

#### 4. INQUADRAMENTO GEOTECNICO

Nel presente capitolo si riporta brevemente la caratterizzazione geotecnica generale del lotto in esame, valutata sulla base dell'interpretazione di tutte le indagini geotecniche svolte.

Gli elementi ricavati dai sondaggi attraverso le misure in situ, e le determinazioni di laboratorio eseguite sui campioni indisturbati e non, hanno consentito di definire l'assetto stratigrafico e le caratteristiche di resistenza e deformabilità da attribuire ai singoli strati.

Di seguito si elencano le unità geotecniche individuate lungo il tracciato:

- **Terreno di riporto – Unità h:** sono formati prevalentemente da ghiaie poligeniche ed eterometriche, da angolose a sub-arrotondate, con locali frammenti di laterizi, in matrice sabbiosa e sabbioso-limosa di colore grigio e nocciola, da scarsa ad abbondante; a luoghi si rinvencono passaggi di sabbie e sabbie limose grigie, marroni e giallastre, a struttura indistinta, con diffusi resti vegetali e abbondanti ghiaie poligeniche da sub-angolose a sub-arrotondate.
- **Depositi alluvionali recenti – Unità Ar:** questa unità si rinviene diffusamente in tutta l'area di studio, lungo tutta la piana alluvionale del Fiume Basento e, più limitatamente, lungo l'alveo di alcuni corsi d'acqua secondari. Si tratta di depositi continentali di canale fluviale, argine, conoide alluvionale, piana inondabile e lago di meandro, costituiti da tre differenti litofacies a composizione ghiaioso-sabbiosa (GS), sabbioso-limosa e argilloso-limosa (LS-LA). Poggiano in contatto stratigrafico discordante sulle unità più antiche e sono caratterizzati da uno spessore massimo è di circa 20 m. Dal punto di vista cronostatigrafico, i depositi in questione sono ascrivibili all'Olocene.
- **Argille subappenniniche– Unità Sub:** La formazione in esame rappresenta il substrato e si rinviene in tutto l'area di studio, sia lungo i rilievi collinari che bordano la piana del Fiume Basento che al di sotto dei terreni di copertura più recenti. Si tratta di depositi marini di piattaforma e scarpata superiore, costituiti da due differenti litofacies a composizione argilloso-limosa e ghiaioso-conglomeratica. Poggiano in contatto stratigrafico discordante su unità non affioranti nell'area e presentano uno spessore massimo di circa 1000 m. Dal punto di vista cronologico, questi terreni sono riferibili all'intervallo Pleistocene inferiore – Pleistocene medio.

Di seguito si riportano gli spessori stratigrafici e i parametri di resistenza dei terreni, utilizzati nei predimensionamenti delle fondazioni del VI08 (avendo considerato valori caratteristici cautelativi, compresi all'interno di un range tra minimo e medio), in base ai risultati delle indagini geognostiche eseguite e ricostruzioni geologiche/geotecniche generali.



Profondità (m da pc)		Unità geotecnica
da	a	
0	4	AR (LS-SL)
>4		SUB (ASP)
Falda	a testa palo	

Unità geotecnica	$\gamma$	$\phi'_k$	$c'_k$	$c_{uk}$
	[kNm <sup>3</sup> ]	[°]	[kPa]	[kPa]
<b>Ar(LS)</b>	(19) 19-20	(23) 22-28	(10) 10-20	(70) 70-110
<b>Ar(Gs)</b>	(20) 20-21	(38) 38-40	0	-
<b>Sub(ASP)</b>	(19) 19-21	(20) 20-25	(30) 20-50	(150) 130-250

Per maggiori dettagli si rimanda alla Relazione Geotecnica e Sismica del progetto e ai Profili Geotecnici di linea del lotto.

 <b>ITALFERR</b> GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	<b>LINEA POTENZA–METAPONTO</b> <b>INTERVENTI DI VELOCIZZAZIONE TRATTA GRASSANO–</b> <b>BERNALDA</b> <b>INTERVENTI TRA GRASSANO E FERRANDINA</b> <b>PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA</b>					
	Spalle: Relazione specialistica di predimensionamento	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.
	IA95	13 R 09	CL	VI0800 001	B	10 di 29

## 5. MODELLI DI ANALISI E VERIFICA


Le sollecitazioni di verifica della spalla sono state determinate a partire dai valori delle risultanti delle azioni trasmesse dagli impalcati alla quota degli apparecchi di appoggio alle quali vanno combinate le azioni determinate dalle eventuali spinte del terreno di riempimento e del sovraccarico in condizioni sia statiche che sismiche e le azioni date dalle forze di inerzia e dal peso proprio delle sottostrutture.

Tutti i muri sono considerati sconnessi fra loro per la valutazione delle sollecitazioni alla base e quindi le azioni provenienti dall'impalcato sono applicate solamente al muro frontale. Tale schema pur risultando cautelativo, non fornisce sovrastime eccessive.

Il modello della struttura è stato implementato in un foglio di calcolo appositamente realizzato per la valutazione delle azioni agenti sulle singole parti della struttura, quali muro frontale, paraghiaia e muro andatore che vengono tutti modellati come delle mensole incastrate alla base.

### 5.1 Sistemi di riferimento ed unità di misura

- Asse X parallelo all'asse trasversale dell'impalcato
- Asse Y parallelo all'asse longitudinale dell'impalcato
- Asse Z verticale
  
- [Lunghezze] m
- [Forze] KN

 <b>ITALFERR</b> GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	<b>LINEA POTENZA–METAPONTO</b> <b>INTERVENTI DI VELOCIZZAZIONE TRATTA GRASSANO–</b> <b>BERNALDA</b> <b>INTERVENTI TRA GRASSANO E FERRANDINA</b> <b>PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA</b>					
	Spalle: Relazione specialistica di predimensionamento	COMMESSA IA95	LOTTO 13 R 09	CODIFICA CL	DOCUMENTO VI0800 001	REV. B

## 6. ANALISI DEI CARICHI

### 6.1 Permanenti strutturali e non (G1 e G2)

I pesi degli elementi strutturali sono calcolati utilizzando un peso di volume del calcestruzzo pari a 25 kN/m<sup>3</sup>.

Per il terrapieno si è considerato invece un peso specifico di 20 kN/m<sup>3</sup>.

Si considera inoltre un carico uniformemente distribuito su una superficie di lunghezza pari a quella del terrapieno e larghezza pari a 9.5 m per tener conto della presenza del ballast sulla spalla.


Tale carico è ottenuto moltiplicando il peso specifico del ballast per uno spessore assunto pari a 0.8 m.

$$q = 20.0 \cdot 0.8 = 16.0 \text{ kN/m}^2$$

Le caratteristiche dell'impalcato ed i relativi carichi G1 e G2 sono invece riassunti nella tabella riportata di seguito.

IMPALCATO			
lunghezza travata	L	18.80	m
luce appoggi travata	L <sub>a</sub>	18.00	m
larghezza totale impalcato	B	13.70	m
peso permanente strutturale	G <sub>1</sub>	7130	kN
peso permanenti non struttrutturali	G <sub>2</sub>	4060	kN

Le azioni verticali trasmesse alla spalla dall'impalcato, in corrispondenza dell'asse appoggi, sono quindi pari alla metà dei valori di G1 e G2 sopra riportati.

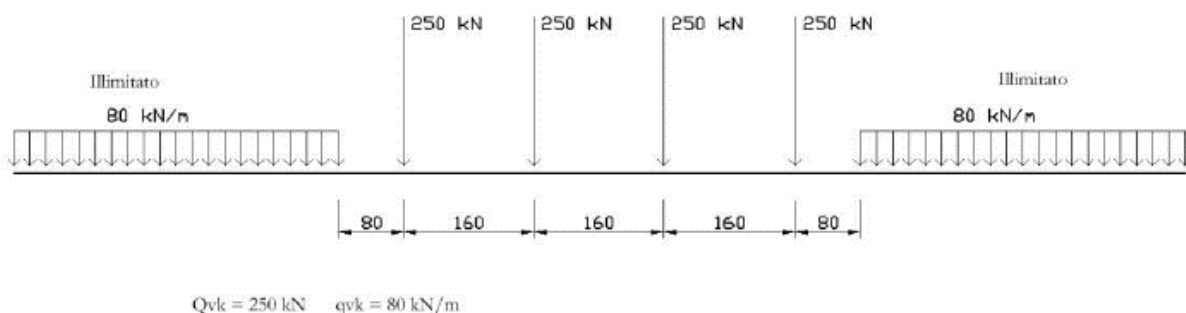
 <b>ITALFERR</b> GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	<b>LINEA POTENZA–METAPONTO</b> <b>INTERVENTI DI VELOCIZZAZIONE TRATTA GRASSANO–</b> <b>BERNALDA</b> <b>INTERVENTI TRA GRASSANO E FERRANDINA</b> <b>PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA</b>					
	Spalle: Relazione specialistica di predimensionamento	COMMESSA IA95	LOTTO 13 R 09	CODIFICA CL	DOCUMENTO VI0800 001	REV. B

## 6.2 Carichi da traffico verticali (Q1)

L'opera è stata progettata considerando le sollecitazioni dovute al carico da traffico ferroviario, considerando i modelli LM71 e/o SW/2. Si riportano di seguito le caratteristiche dei modelli di traffico presi in esame.

### ➤ *Modello di carico LM71*

Sia le istruzioni RFI che le NTC 2018 (par. 5.2.2.2.1.1), definiscono questo modello di carico tramite carichi concentrati e carichi distribuiti, riferiti all'asse dei binari.



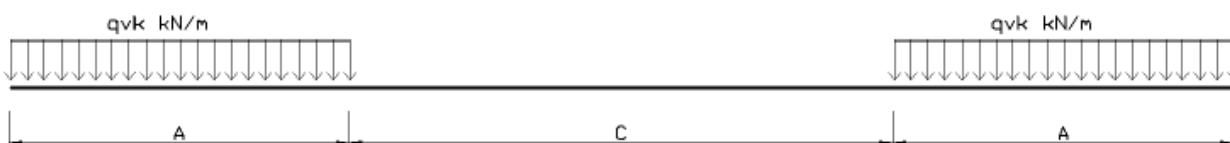
Carichi concentrati: quattro assi da 250 kN disposti ad interasse di 1,60 m;

Carico distribuito: 80 kN/m in entrambe le direzioni, a partire da 0,8 m dagli assi d'estremità e per una lunghezza illimitata.

Per questo modello di carico è prevista un'eccentricità del carico rispetto all'asse del binario.

### ➤ *Modello di carico SW/2*

Sia le istruzioni RFI che le NTC 2018 (par. 5.2.2.2.1.2), definiscono questo modello di carico tramite solo carichi distribuiti.



 <b>ITALFERR</b> GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	<b>LINEA POTENZA–METAPONTO</b> <b>INTERVENTI DI VELOCIZZAZIONE TRATTA GRASSANO–</b> <b>BERNALDA</b> <b>INTERVENTI TRA GRASSANO E FERRANDINA</b> <b>PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA</b>					
	Spalle: Relazione specialistica di predimensionamento	COMMESSA IA95	LOTTO 13 R 09	CODIFICA CL	DOCUMENTO VI0800 001	REV. B

### SW/0

Carico distribuito	Qvk	133	KN/m
Lunghezza	A	15	m
Lunghezza	C	5.3	m

### SW/2

Carico distribuito	Qvk	150	KN/m
Lunghezza	A	25	m
Lunghezza	C	7	m

In questo modello di carico non è prevista alcuna eccentricità del carico ferroviario. Le azioni di entrambi i modelli dovranno essere moltiplicate per un coefficiente di adattamento definito dalla seguente tabella (tab. 2.5.1.4.1.1 - RFI DTC SI PS MA IFS 001).

MODELLO DI CARICO	COEFFICIENTE “ $\alpha$ ”
LM/71	1.10
SW/0	1.10
SW/2	1.00

## 6.3 Effetti dinamici

Per la definizione del coefficiente dinamico si segue quanto contenuto nel par.5.2.2.2.3 del DM 17.1.2018 che per l'opera in esame riporta:

$$\Phi_3 = \frac{2.16}{\sqrt{L_\Phi - 0.2}} + 0.73 \quad \text{con limitazione} \quad 1.00 \leq \Phi_3 \leq 2.00$$

## 6.4 Disposizione treni di carico

La disposizione dei treni di carico è stata individuata per ottenere le seguenti massime sollecitazioni:

- Sforzo Assiale: il convoglio è localizzato sostanzialmente al di sopra della spalla in esame; in aggiunta ai carichi da traffico trasmessi dall'impalcato, è stato

 <b>ITALFERR</b> GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	<b>LINEA POTENZA–METAPONTO</b> <b>INTERVENTI DI VELOCIZZAZIONE TRATTA GRASSANO–</b> <b>BERNALDA</b> <b>INTERVENTI TRA GRASSANO E FERRANDINA</b> <b>PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA</b>					
	Spalle: Relazione specialistica di predimensionamento	COMMESSA IA95	LOTTO 13 R 09	CODIFICA CL	DOCUMENTO VI0800 001	REV. B

considerato un sovraccarico accidentale agente sul terreno di riempimento della spalla pari a 57.3 kN/m<sup>2</sup>. Questo valore è stato ottenuto, a favore di sicurezza, dalla ripartizione su una superficie di dimensioni 6.4 m x 3.0 m dei quattro carichi concentrati del modello di carico LM71:

$$q = \frac{4 \cdot 1.1 \cdot 250}{6.4 \cdot 3.0} = 57.3 \text{ kN/m}^2$$

Tale sovraccarico si considera uniformemente distribuito su una superficie di lunghezza pari a quella del terrapieno e larghezza pari a 6.0 m

- Momento Longitudinale: il convoglio è localizzato in corrispondenza della fine dell'impalcato; si considerano quindi esclusivamente le azioni trasmesse dagli apparecchi d'appoggio.
- Momento Trasversale: si è utilizzato lo stesso schema di posizionamento del massimo sforzo assiale per massimizzare poi le azioni sismiche trasversali.

## 6.5 Carichi da traffico orizzontali

### 6.5.1 Forza centrifuga (Q4)

L'azione centrifuga è schematizzata come una forza agente in direzione orizzontale perpendicolarmente al binario e verso l'esterno della curva, applicata ad 1,80 m al di sopra del p.f.. Il valore caratteristico della forza centrifuga si determina in accordo con la seguente espressione:

$$Q_{tk} = V^2 \cdot f \cdot (\alpha \cdot Q_{vk}) / (127 \cdot R)$$

- dove
- V velocità di progetto espressa in km/h
  - Q<sub>vk</sub> valore caratteristico dei carichi verticali
  - R raggio di curvatura in m
  - f fattore di riduzione (rif. §2.5.1.4.3.1 [3])

raggio di curvatura	R	10000	m
velocità massima compatibile con il tracciato della linea	V <sub>max</sub>	200	km/h
lunghezza di influenza della parte curva del binario	L <sub>f</sub>	18	m
fattore di riduzione funzione della L <sub>f</sub> e della V	f	0.72	

 <b>ITALFERR</b> GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	<b>LINEA POTENZA–METAPONTO</b> <b>INTERVENTI DI VELOCIZZAZIONE TRATTA GRASSANO–</b> <b>BERNALDA</b> <b>INTERVENTI TRA GRASSANO E FERRANDINA</b> <b>PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA</b>					
	Spalle: Relazione specialistica di predimensionamento	COMMESSA IA95	LOTTO 13 R 09	CODIFICA CL	DOCUMENTO VI0800 001	REV. B

### 6.5.2 Serpeggio

La forza laterale indotta dal serpeggio si schematizza come una forza concentrata agente orizzontalmente perpendicolarmente all'asse del binario. Il valore caratteristico di tale forza è assunto pari a 100 kN. Tale valore deve essere moltiplicato per  $\alpha$  ma non per il coefficiente di amplificazione dinamica. Essa si applicherà sia in rettilineo che in curva.

### 6.5.3 Frenatura ed avviamento (Q3)

Le forze di frenatura e di avviamento agiscono sulla sommità del binario, nella direzione longitudinale dello stesso. Dette forze sono da considerarsi uniformemente distribuite su una lunghezza di binario L determinata per ottenere l'effetto più gravoso sull'elemento strutturale considerato. I valori da considerare sono i seguenti:

- ✓ avviamento:  $Q_{1a,k} = 33 \text{ kN/m} \cdot L \leq 1000 \text{ kN}$  per i modelli di carico LM71,SW/2
- ✓ frenatura:  $Q_{1b,k} = 20 \text{ kN/m} \cdot L \leq 6000 \text{ kN}$  per i modelli di carico LM71
- $Q_{1b,k} = 35 \text{ kN/m}$  per i modelli di carico SW/2

I valori caratteristici dell'azione di frenatura e di avviamento devono essere moltiplicati per  $\alpha$  e non devono essere moltiplicati per  $\Phi$ . Nel caso di ponti a doppio binario si devono considerare due treni in transito in versi opposti, uno in fase di avviamento e l'altro in fase di frenatura.

### 6.5.4 Forza d'attrito (Q8)

Le forze parassitarie dei vincoli si esplicano in corrispondenza degli apparecchi d'appoggio mobili e, per equilibrio, sui corrispondenti fissi, per traslazione relativa impalcato-apparecchi d'appoggio. Essendo funzione del carico verticale, la sua definizione è associata ai coefficienti moltiplicativi delle combinazioni  $\gamma$  e  $\psi$  dei carichi da peso proprio strutturali e non, e dei carichi verticali da traffico.

Per la valutazione delle coazioni generate è stato considerato un coefficiente d'attrito  $f$  pari a 0,04. Con riferimento a quanto riportato nel §2.5.1.6.3 [3] la forza agente sulle spalle per impalcato a travate isostatiche, facendo riferimento all'apparecchio d'appoggio maggiormente caricato si considera pari a:

$$F_a = f (V_G + V_Q)$$

dove  $V_G$  reazione verticale massima associata ai carichi permanenti

 <b>ITALFERR</b> GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	<b>LINEA POTENZA–METAPONTO</b> <b>INTERVENTI DI VELOCIZZAZIONE TRATTA GRASSANO–</b> <b>BERNALDA</b> <b>INTERVENTI TRA GRASSANO E FERRANDINA</b> <b>PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA</b>					
	Spalle: Relazione specialistica di predimensionamento	COMMESSA IA95	LOTTO 13 R 09	CODIFICA CL	DOCUMENTO VI0800 001	REV. B

$V_Q$  reazione verticale massima associata ai carichi mobili dinamizzati

## 6.6 Azione del Vento (Q5)


L'azione del vento viene ricondotta ad un'azione statica equivalente costituita da pressioni e depressioni agenti normalmente alle superfici. Ricadendo nella classificazione ordinaria di ponti l'azione del vento è valutata come agente su una superficie continua, convenzionalmente alta 4m dal piano del ferro rappresentante il convoglio. L'altezza effettiva è valutata sia in funzione della presenza o meno del convoglio sia in funzione dell'altezza delle barriere antirumore, convenzionalmente alte 5m.

## 6.7 Riepilogo dei carichi elementari trasmessi dall'impalcato

Si riporta una tabella di sintesi dei carichi descritti nei precedenti paragrafi. I valori sono esplicitati in termini di risultante globale nel baricentro del muro frontale, in corrispondenza del piano degli appoggi.

	<b>N</b>	<b>T<sub>x</sub></b>	<b>T<sub>y</sub></b>	<b>M<sub>x</sub></b>	<b>M<sub>y</sub></b>
	[kN]	[kN]	[kN]	[kNm]	[kNm]
<b>Carichi da traffico verticali</b>	2994	-	-	663	477
<b>Forza centrifuga</b>	-	-	50	190	-
<b>Serpeggio</b>	-	-	210	441	-
<b>Frenatura ed avviamento</b>	-	1340	-	-	-
<b>Forza d'attrito</b>	-	224	-	-	-
<b>Vento ponte scarico</b>	-	-	119	599	-
<b>Vento ponte carico</b>	-	-	137	804	-



 <b>ITALFERR</b> GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	<b>LINEA POTENZA–METAPONTO</b> <b>INTERVENTI DI VELOCIZZAZIONE TRATTA GRASSANO–</b> <b>BERNALDA</b> <b>INTERVENTI TRA GRASSANO E FERRANDINA</b> <b>PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA</b>					
	Spalle: Relazione specialistica di predimensionamento	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.
	IA95	13 R 09	CL	VI0800 001	B	17 di 29

## 6.8 Spinta litostatica del terrapieno

Si assume per il terreno a tergo delle spalle un angolo di attrito  $\varphi' = 38^\circ$  ed un peso per unità di volume  $\gamma_T = 20 \text{ kN/m}^3$ .

Nell'ipotesi di spostamenti molto piccoli della struttura rispetto al terreno, la spinta del terrapieno viene valutata sulla base dello stato di riposo:

$$S(z) = k_0 \cdot \gamma_T \cdot z$$

in cui  $k_0 = 1 - \text{sen}\varphi = 0.384$  è il coefficiente di spinta a riposo

## 6.9 Spinta statica del ballast sul terrapieno

La spinta viene valutata considerando il carico uniformemente distribuito rappresentativo dello strato di ballast presente al di sopra del terrapieno, e descritto nel §6.1 della presente relazione. Nell'ipotesi di spostamenti molto piccoli della struttura rispetto al terreno, la spinta del ballast viene valutata sulla base dello stato di riposo:

$$S(z) = k_0 \cdot q$$

in cui  $k_0 = 1 - \text{sen}\varphi = 0.384$  è il coefficiente di spinta a riposo

## 6.10 Spinta statica del sovraccarico agente sul terrapieno

La spinta viene valutata considerando il sovraccarico accidentale ottenuto dalla ripartizione dei quattro carichi concentrati del modello di carico LM71, come descritto nel §6.4 della presente relazione. Nell'ipotesi di spostamenti molto piccoli della struttura rispetto al terreno, la spinta del sovraccarico accidentale viene valutata sulla base dello stato di riposo:

$$S(z) = k_0 \cdot q$$

in cui  $k_0 = 1 - \text{sen}\varphi = 0.384$  è il coefficiente di spinta a riposo

 <b>ITALFERR</b> GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	<b>LINEA POTENZA–METAPONTO</b> <b>INTERVENTI DI VELOCIZZAZIONE TRATTA GRASSANO–</b> <b>BERNALDA</b> <b>INTERVENTI TRA GRASSANO E FERRANDINA</b> <b>PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA</b>					
	Spalle: Relazione specialistica di predimensionamento	COMMESSA IA95	LOTTO 13 R 09	CODIFICA CL	DOCUMENTO VI0800 001	REV. B

## 6.11 Azione Sismica (E)

L'azione sismica di progetto è rappresentata dalla massima accelerazione al suolo, definita in base alla pericolosità sismica di base del sito ove sorge l'opera in oggetto, la vita di riferimento e le caratteristiche del sottosuolo.

Di seguito si riportano i parametri di input utilizzati per la definizione dell'azione sismica.

### 6.11.1 Inquadramento Sismico

La determinazione della pericolosità sismica di base è definita a partire dall'ubicazione dell'opera e dalle sue caratteristiche progettuali come la vita nominale  $V_N$  e la classe d'uso  $C_u$ . Sulla base del "Manuale di Progettazione delle Opere Civili". I parametri identificativi dell'opera sono:

Vita Nominale	Classe d'Uso	Coeff. D'uso
75	II	1.0

La geo-localizzazione permette di ottenere le coordinate geografiche delle singole opere e individuare puntualmente la domanda sismica secondo gli spettri normativi rappresentativi delle due componenti (orizzontale e verticale), ovvero determinare i singoli parametri indipendenti di riferimento.

In particolare, si è fatto riferimento alle seguenti coordinate:

Latitudine: 40.5931

Longitudine: 16.2414

### 6.11.2 Definizione della domanda sismica

Secondo le NTC2018 l'azione sismica viene considerata mediante spettri di risposta elastici in accelerazione. Sulla base dello studio geologico, i terreni in esame sono di tipo C, pianeggianti, tali da ricadere nella categoria topografica T1. Risulta quindi possibile tracciare lo spettro di riferimento normativo. Nei calcoli, per lo spettro orizzontale è stato applicato un fattore di struttura  $q=1.5$ .

**Spettri di risposta (componenti orizz. e vert.) per lo stato limite: SLV**

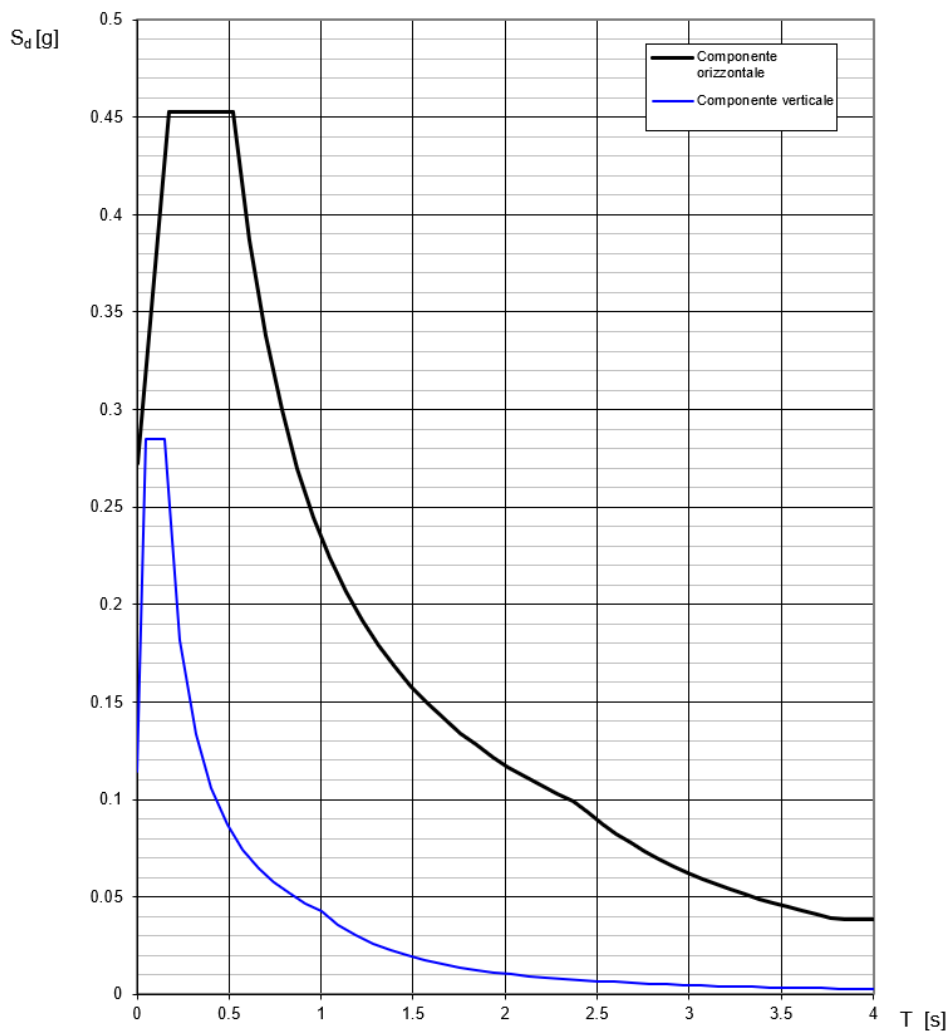


Figura 4 – Spettri di risposta per lo SLV

6.11.3 Calcolo dell'azione Sismica

L'azione sismica viene considerata attraverso un'analisi pseudo-statica. In particolare, le azioni di inerzia in direzione orizzontale sono calcolate come:

$$F_h = k_h \cdot W$$

in cui  $k_h$  è il coefficiente sismico orizzontale:

$$k_h = \beta_m \cdot \frac{a_{max}}{g}$$

 <b>ITALFERR</b> GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	<b>LINEA POTENZA–METAPONTO</b> <b>INTERVENTI DI VELOCIZZAZIONE TRATTA GRASSANO–</b> <b>BERNALDA</b> <b>INTERVENTI TRA GRASSANO E FERRANDINA</b> <b>PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA</b>					
	Spalle: Relazione specialistica di predimensionamento	COMMESSA IA95	LOTTO 13 R 09	CODIFICA CL	DOCUMENTO VI0800 001	REV. B

L'accelerazione orizzontale  $a_{max}$  viene ricavata dallo spettro di progetto in corrispondenza del periodo  $T_B$ .

Il coefficiente  $\beta_m$  assume valore unitario.

Per le azioni inerziali in direzione verticale, invece, risulta valida la seguente espressione:

$$F_v = k_v \cdot W$$

dove:

$$k_v = \pm 0.5 \cdot k_h$$

Si ottengono di conseguenza i seguenti valori:

$a_{max}$	0.452	<b>g</b>
$k_h$	0.452	-
$k_v$	0.226	-

– **Spinta del terrapieno in condizioni sismiche**

La spinta esercitata dal terrapieno in condizioni sismiche viene valutata con la teoria di Mononobe-Okabe, considerando il raggiungimento delle condizioni di equilibrio limite attivo:

$$S_{a,E} = S_a + \Delta S_{a,E}$$

dove  $S_a$  rappresenta la spinta attiva del terreno valutata in condizioni statiche, e  $\Delta S_{a,E}$  l'incremento dovuto all'azione sismica.

In particolare, la spinta attiva in condizioni statiche è:

$$S_a(z) = k_a \cdot \gamma_T \cdot z$$

dove  $k_a$  viene valutato con la formula di Rankine:

$$k_a = \frac{1 - \text{sen}\varphi'}{1 + \text{sen}\varphi'} = 0.238$$

L'espressione di Mononobe-Okabe permette di calcolare direttamente la risultante delle due componenti, che risulta quindi pari a:

$$S_{a,E}(z) = k_{a,E} \cdot \gamma_T \cdot z \cdot (1 \pm k_v)$$

Il coefficiente di spinta attiva in condizioni sismiche viene calcolato come:

$$K_{a,E} = \frac{\sin^2(\alpha + \varphi - \theta)}{\cos \theta \cdot \sin^2 \alpha \cdot \sin(\alpha - \delta - \theta) \left[ 1 + \sqrt{\frac{\sin(\varphi + \delta) \cdot \sin(\varphi - \beta - \theta)}{\sin(\alpha - \delta - \theta) \cdot \sin(\alpha + \beta)}} \right]^2}$$

dove:

- $\alpha$  = angolo di inclinazione rispetto all'orizzontale del paramento del muro, pari a 90°;
- $\varphi$  = angolo d'attrito del terrapieno, pari a 38°;
- $\delta$  = angolo d'attrito muro-terreno, pari a 0°;
- $\beta$  = angolo di inclinazione rispetto all'orizzontale della superficie del terrapieno, pari a 0°.

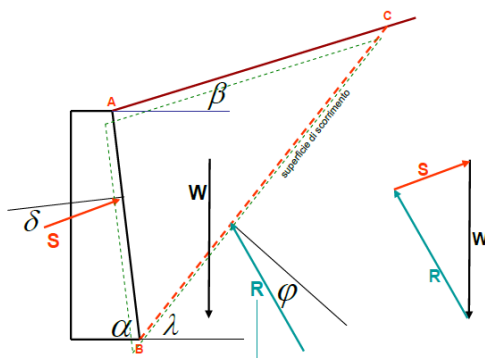


Figura 5 – Parametri per il calcolo del coefficiente di spinta attiva in condizioni sismiche

L'angolo  $\theta$  tiene conto invece della presenza della componente verticale dell'azione sismica:

$$\theta = \arctan\left(\frac{k_h}{1 \pm k_v}\right)$$

In particolare, nel calcolo di  $\theta$  e in quello di  $S_{a,E}$  si è considerato solo il caso  $1 - k_v$  essendo risultato essere quello più gravoso.

 <b>ITALFERR</b> GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	<b>LINEA POTENZA–METAPONTO</b> <b>INTERVENTI DI VELOCIZZAZIONE TRATTA GRASSANO–</b> <b>BERNALDA</b> <b>INTERVENTI TRA GRASSANO E FERRANDINA</b> <b>PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA</b>					
	Spalle: Relazione specialistica di predimensionamento	COMMESSA IA95	LOTTO 13 R 09	CODIFICA CL	DOCUMENTO VI0800 001	REV. B

In questo caso  $k_h$  e  $k_v$  sono calcolati considerando un'accelerazione orizzontale pari a:

$$a_{max} = S \cdot a_g = S_S \cdot S_T \cdot a_g$$

dove:

- $S$  = coefficiente che comprende l'effetto dell'amplificazione stratigrafica ( $S_S$ ) e dell'amplificazione topografica ( $S_T$ );
- $a_g$  = accelerazione orizzontale massima attesa su sito di riferimento rigido.

Si ottengono di conseguenza i seguenti valori:

$a_{max}$	0.272	<b>g</b>
$k_h$	0.272	-
$k_v$	0.136	-
$k_{aE}$	0.443	-

- **Spinta del ballast sul terrapieno in condizioni sismiche**

La spinta viene valutata, attraverso l'espressione di Mononobe-Okabe, considerando il carico uniformemente distribuito rappresentativo dello strato di ballast presente al di sopra del terrapieno, nell'ipotesi di raggiungimento delle condizioni di equilibrio limite attivo:

$$S_{a,E}(z) = k_{a,E} \cdot q \cdot (1 - k_v)$$


in cui:

- $q$  è il carico del ballast;
- $k_{a,E}$  è il coefficiente di spinta attiva in condizioni sismiche.

- **Spinta del sovraccarico agente sul terrapieno in condizioni sismiche**

La spinta viene valutata, attraverso l'espressione di Mononobe-Okabe, considerando il sovraccarico accidentale ottenuto dalla ripartizione dei quattro carichi concentrati del modello di carico LM71, nell'ipotesi di raggiungimento delle condizioni di equilibrio limite attivo:

$$S_{a,E}(z) = k_{a,E} \cdot q \cdot (1 - k_v)$$

 <b>ITALFERR</b> GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	<b>LINEA POTENZA–METAPONTO</b> <b>INTERVENTI DI VELOCIZZAZIONE TRATTA GRASSANO–</b> <b>BERNALDA</b> <b>INTERVENTI TRA GRASSANO E FERRANDINA</b> <b>PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA</b>					
	Spalle: Relazione specialistica di predimensionamento	COMMESSA IA95	LOTTO 13 R 09	CODIFICA CL	DOCUMENTO VI0800 001	REV. B

in cui:

- $q$  è il sovraccarico accidentale;
- $k_{a,E}$  è il coefficiente di spinta attiva in condizioni sismiche.

– **Azioni di inerzia legate alla massa dell'impalcato**

Le azioni inerziali trasmesse dall'impalcato sono dovute alla massa degli elementi strutturali e non strutturali, ed al 20% della massa dei treni di carico teorici considerati.

Si riassumono di seguito le azioni verticali provenienti dall'impalcato ed agenti sugli apparecchi d'appoggio.

Carichi permanenti strutturali	$g_1$	3565	kN
Carichi permanenti non strutturali	$g_2$	2030	kN
Carichi da traffico verticali	$Q_1$	2994	kN

In direzione longitudinale l'inerzia di tutto l'impalcato viene assorbita dalla spalla con sistema di vincolo di tipo fisso, mentre nella direzione trasversale e in quella verticale viene ripartita fra le due sottostrutture.

$$F_{h,long} = 2 \cdot k_h \cdot (g_1 + g_2 + 0.2 \cdot Q_1)$$

$$F_{h,trasv} = k_h \cdot (g_1 + g_2 + 0.2 \cdot Q_1)$$

$$F_v = k_v \cdot (g_1 + g_2 + 0.2 \cdot Q_1)$$

– **Azioni di inerzia legate alla massa degli elementi strutturali**

Le azioni di inerzia degli elementi strutturali sono calcolate come:

$$F_h = k_h \cdot W$$

dove  $W$  è il peso dei diversi elementi strutturali che compongono la spalla.

 <b>ITALFERR</b> GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	<b>LINEA POTENZA–METAPONTO</b> <b>INTERVENTI DI VELOCIZZAZIONE TRATTA GRASSANO–</b> <b>BERNALDA</b> <b>INTERVENTI TRA GRASSANO E FERRANDINA</b> <b>PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA</b>					
	Spalle: Relazione specialistica di predimensionamento	COMMESSA IA95	LOTTO 13 R 09	CODIFICA CL	DOCUMENTO VI0800 001	REV. B

In direzione verticale, invece, la risultante della forza di inerzia viene calcolata come:

$$F_v = k_v \cdot W$$

– **Azioni di inerzia legate alla massa del terrapieno**

La risultante della forza di inerzia in direzione orizzontale viene calcolata come:

$$F_h = k_h \cdot W$$

dove  $W$  è il peso del volume di terreno all'interno della spalla.

In direzione verticale, invece, la risultante della forza di inerzia viene calcolata come:

$$F_v = k_v \cdot W$$

– **Azioni di inerzia legate alla massa del ballast sul terrapieno**

La risultante della forza d'inerzia in direzione orizzontale è calcolata come:

$$F_h = k_h \cdot W_b$$

dove  $W_b$  è il peso complessivo del ballast presente sul terrapieno.

– **Azioni di inerzia legate al sovraccarico agente sul terrapieno**

La risultante della forza d'inerzia in direzione orizzontale è calcolata come:

$$F_h = k_h \cdot W_q$$

dove  $W_q$  è il peso complessivo del sovraccarico accidentale agente sul terrapieno.



 <b>ITALFERR</b> GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	<b>LINEA POTENZA-METAPONTO</b> <b>INTERVENTI DI VELOCIZZAZIONE TRATTA GRASSANO- BERNALDA</b> <b>INTERVENTI TRA GRASSANO E FERRANDINA</b> <b>PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA</b>					
	Spalle: Relazione specialistica di predimensionamento	COMMESSA IA95	LOTTO 13 R 09	CODIFICA CL	DOCUMENTO VI0800 001	REV. B

## 7. COMBINAZIONI DI CARICO

Le sollecitazioni dovute ai carichi descritti nei paragrafi precedenti sono state combinate in ottemperanza alle NTC18, secondo quanto riportato nei paragrafi 2.5.3, 5.1.3.12.

Si riportano di seguito tutte le combinazioni analizzate, ed i valori dei coefficienti assunti per le singole condizioni di carico elementari.

Caso di carico	SLU_1	SLU_2	SLV_1	SLV_2	SLV_3
Peso proprio elementi strutturali	1.35	1.35	1.00	1.00	1.00
Peso proprio terrapieno	1.35	1.35	1.00	1.00	1.00
Peso proprio ballast	1.50	1.50	1.00	1.00	1.00
Sovraccarico accidentale	1.45	0.00	0.20	0.20	0.20
Permanenti strutturali impalcato	1.35	1.35	1.00	1.00	1.00
Permanenti non strutturali impalcato	1.50	1.50	1.00	1.00	1.00
Carichi mobili impalcato	1.45	1.45	0.20	0.20	0.20
Spinta litostatica	1.35	1.35	0.00	0.00	0.00
Spinta statica ballast	1.50	1.50	0.00	0.00	0.00
Spinta statica sovraccarico	1.45	0.00	0.00	0.00	0.00
Frenatura/ avviamento	1.45	1.45	0.00	0.00	0.00
Azione centrifuga	0.73	0.73	0.00	0.00	0.00
Serpeggio	0.73	0.73	0.00	0.00	0.00
Vento	0.90	0.90	0.00	0.00	0.00
Resistenze parassite permanenti	1.35	1.35	1.00	1.00	1.00
Resistenze parassite mobili	1.45	1.45	0.20	0.20	0.20
Inerzia elementi strutturali X	0.00	0.00	1.00	0.30	0.30
Inerzia elementi strutturali Y	0.00	0.00	0.30	1.00	0.30
Inerzia elementi strutturali Z	0.00	0.00	0.30	0.30	1.00
Inerzia impalcato X	0.00	0.00	1.00	0.30	0.30
Inerzia impalcato Y	0.00	0.00	0.30	1.00	0.30
Inerzia impalcato Z	0.00	0.00	0.30	0.30	1.00
Inerzia terrapieno X	0.00	0.00	1.00	0.30	0.30
Inerzia terrapieno Y	0.00	0.00	0.30	1.00	0.30
Inerzia terrapieno Z	0.00	0.00	0.30	0.30	1.00
Inerzia ballast X	0.00	0.00	1.00	0.30	0.30
Inerzia ballast Y	0.00	0.00	0.30	1.00	0.30
Inerzia sovraccarico accidentale X	0.00	0.00	0.20	0.06	0.06
Inerzia sovraccarico accidentale Y	0.00	0.00	0.06	0.20	0.06
Spinta attiva terrapieno	0.00	0.00	1.00	1.00	1.00
Sovraspinta sismica terrapieno X	0.00	0.00	1.00	0.30	0.30
Sovraspinta sismica terrapieno Y	0.00	0.00	0.30	1.00	0.30
Spinta sismica ballast X	0.00	0.00	1.00	0.30	0.30
Spinta sismica ballast Y	0.00	0.00	0.30	1.00	0.30
Spinta sismica sovraccarico accidentale X	0.00	0.00	0.20	0.06	0.06
Spinta sismica sovraccarico accidentale Y	0.00	0.00	0.06	0.20	0.06

 <b>ITALFERR</b> GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	<b>LINEA POTENZA-METAPONTO</b> <b>INTERVENTI DI VELOCIZZAZIONE TRATTA GRASSANO-BERNALDA</b> <b>INTERVENTI TRA GRASSANO E FERRANDINA</b> <b>PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA</b>					
	Spalle: Relazione specialistica di predimensionamento	COMMESSA IA95	LOTTO 13 R 09	CODIFICA CL	DOCUMENTO VI0800 001	REV. B

In particolar modo, sono state definite 2 combinazioni di carico in condizioni statiche (SLU) e 3 in condizioni sismiche (SLV), in modo da considerare l'azione sismica prevalente nelle tre direzioni principali della struttura. Le sollecitazioni sono state calcolate alla base del muro frontale, considerando una striscia di larghezza unitaria, e all'intradosso della platea di fondazione.

### 7.1 Sollecitazione alla base del muro frontale

	<b>N</b> [kN]	<b>T<sub>x</sub></b> [kN]	<b>T<sub>y</sub></b> [kN]	<b>M<sub>x</sub></b> [kNm]	<b>M<sub>y</sub></b> [kNm]
<b>SLU_1</b>	-1427	212	27	-406	1982
<b>SLU_2</b>	-1427	212	27	-406	1982
<b>SLV_1</b>	-863	689	110	-737	5163
<b>SLV_2</b>	-863	222	365	-2430	1764
<b>SLV_3</b>	-990	222	110	-737	1782

### 7.2 Sollecitazione intradosso fondazione

	<b>N</b> [kN]	<b>T<sub>x</sub></b> [kN]	<b>T<sub>y</sub></b> [kN]	<b>M<sub>x</sub></b> [kNm]	<b>M<sub>y</sub></b> [kNm]
<b>SLU_1</b>	-36409	2419	312	-5124	58470
<b>SLU_2</b>	-33211	2419	312	-5124	63507
<b>SLV_1</b>	-21896	13032	2996	-19228	115893
<b>SLV_2</b>	-21896	4083	9985	-63783	52622
<b>SLV_3</b>	-24745	4083	2996	-19228	56658

 <b>ITALFERR</b> GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	<b>LINEA POTENZA-METAPONTO</b> <b>INTERVENTI DI VELOCIZZAZIONE TRATTA GRASSANO-BERNALDA</b> <b>INTERVENTI TRA GRASSANO E FERRANDINA</b> <b>PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA</b>					
	Spalle: Relazione specialistica di predimensionamento	COMMESSA IA95	LOTTO 13 R 09	CODIFICA CL	DOCUMENTO VI0800 001	REV. B

## 8. PALI DI FONDAZIONE

La progettazione del plinto di fondazione vede la determinazione dello stato sollecitativo in funzione dell'interazione tra pali e terreno di fondazione. È lecito ipotizzare la platea come infinitamente rigida e dedurre le sollecitazioni agenti in testa palo attraverso la relazione:

$$R(x, y) = \frac{N}{n} + \frac{M_l}{J_l} \cdot y + \frac{M_t}{J_t} \cdot x$$

dove  $N$ ,  $M_l$ ,  $M_t$  sono lo sforzo normale e i momenti flettenti longitudinale e trasversale agenti nel baricentro della palificata,  $n$  è il numero di pali e  $J_l$ ,  $J_t$  sono le inerzie longitudinale e trasversale della palificata:

$$J_l = \sum y_i^2 \qquad J_t = \sum x_i^2$$

Per quanto riguarda le sollecitazioni orizzontali agenti in testa al palo, si assume che le azioni di taglio di ripartiscano uniformemente tra i pali, risultando:

$$T(x, y) = \frac{\sqrt{H_l^2 + H_t^2}}{n}$$

dove  $H_l$ ,  $H_t$  sono le azioni orizzontali nelle due direzioni principali del ponte.

Si riportano di seguito le coordinate dei pali rispetto al baricentro della platea di fondazione:

PALO	X (m)	Y (m)
1	-4.50	4.50
2	0.00	4.50
3	4.50	4.50
4	-4.50	0.00
5	0.00	0.00
6	4.50	0.00
7	-4.50	-4.50
8	0.00	-4.50
9	4.50	-4.50

 <b>ITALFERR</b> GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	<b>LINEA POTENZA–METAPONTO</b> <b>INTERVENTI DI VELOCIZZAZIONE TRATTA GRASSANO–</b> <b>BERNALDA</b> <b>INTERVENTI TRA GRASSANO E FERRANDINA</b> <b>PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA</b>					
	Spalle: Relazione specialistica di predimensionamento	COMMESSA IA95	LOTTO 13 R 09	CODIFICA CL	DOCUMENTO VI0800 001	REV. B

Considerando le sollecitazioni riportate nel paragrafo 7.2 della presente relazione è possibile calcolare lo sforzo assiale massimo e minimo nei pali di fondazione per tutte le combinazioni analizzate. In particolare, nel calcolo di tali azioni, è stato utilizzato un coefficiente amplificativo nelle combinazioni SLV pari a 1.10, secondo quanto stabilito nel §7.2.5 delle NTC 2018 per le strutture in CD”B”.

Nella tabella seguente i riassumono di seguito i risultati ottenuti.

	<b>Nmax</b>	<b>Nmin</b>	<b>V</b>
	<b>[kN]</b>	<b>[kN]</b>	<b>[kN]</b>
<b>SLU_1</b>	6401	1690	271
<b>SLU_2</b>	6232	1148	271
<b>SLV_1</b>	8181	-2829	1634
<b>SLV_2</b>	7419	-2066	1318
<b>SLV_3</b>	6116	-67	619

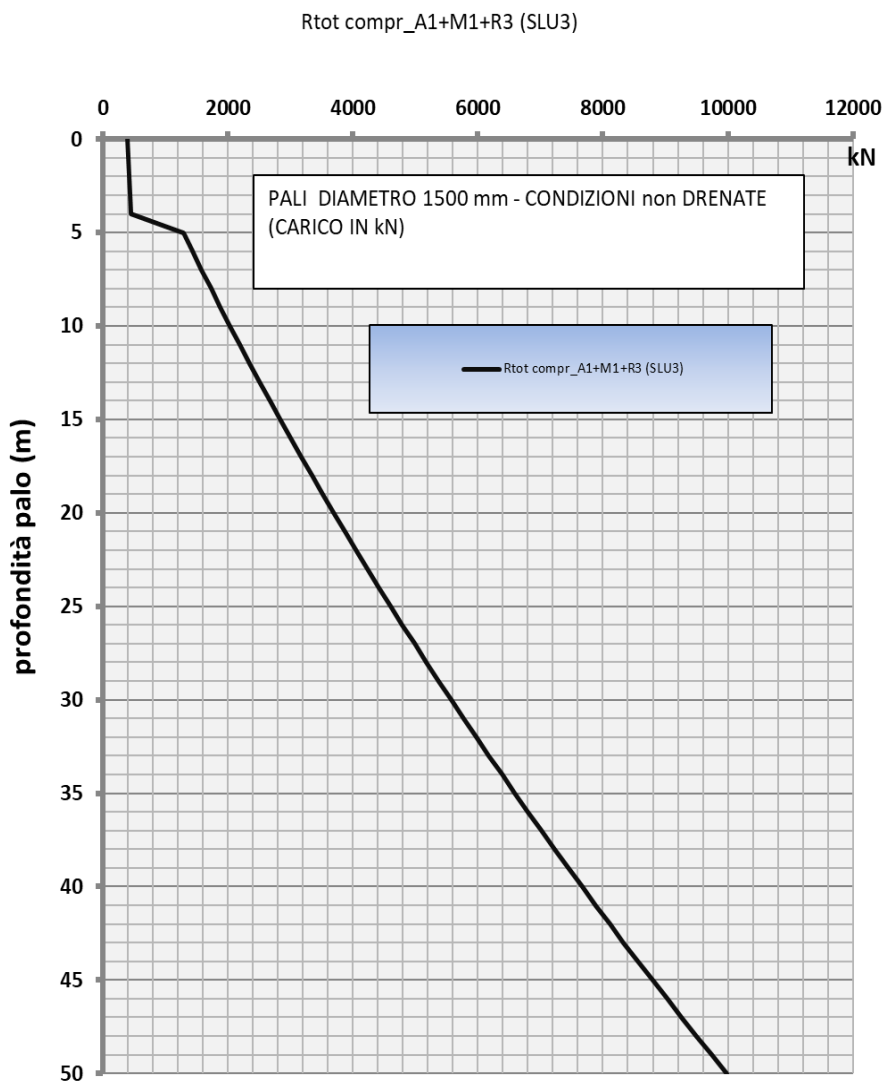
Si riporta di seguito la curva di portanza per pali  $\phi$  1500, calcolata considerando la stratigrafia del sito in esame, descritta nel § 4 della presente relazione.

Tale curva è stata ricavata considerando un sovraccarico dovuto alla profondità della testa palo da piano campagna assunta pari a 2.00 m. Nella successiva curva di portanza, come p.c. è indicata la quota di testa palo.

La lunghezza assunta per il palo, in base a tale curva, è pari a 45 m.

Spalle: Relazione specialistica di predimensionamento

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IA95	13 R 09	CL	VI0800 001	B	29 di 29



Rtot_slu3	Z
kN	m, da p.c.
396	0
402	1
412	2
428	3
448	4
1284	5
1430	6
1577	7
1727	8
1879	9
2033	10
2189	11
2348	12
2509	13
2671	14
2836	15
3003	16
3173	17
3344	18
3518	19
3694	20
3872	21
4052	22
4234	23
4419	24
4605	25
4794	26
4985	27
5178	28
5374	29
5571	30
5771	31
5972	32
6176	33
6383	34
6591	35
6801	36
7014	37
7229	38
7446	39
7665	40
7887	41
8110	42
8336	43
8564	44
8794	45
9026	46
9260	47
9497	48
9740	49
9987	50