

COMMITTENTE:




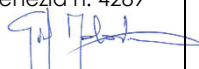
ALTA  
SORVEGLIANZA:



GENERAL CONTRACTOR:





**INFRASTRUTTURE FERROVIARIE STRATEGICHE DEFINITE DALLA  
LEGGE OBIETTIVO N. 443/01  
LINEA AV/AC TORINO – VENEZIA      Tratta VERONA – PADOVA  
Lotto funzionale Verona – Bivio Vicenza  
PROGETTO ESECUTIVO  
VI - PONTI E VIADOTTI  
SCAVALCO FONTE DELLE MONACHE DAL Km 1+315,00 AL Km 1+337,00  
GENERALE  
Relazione interazione treno binario struttura**



GENERAL CONTRACTOR		DIRETTORE LAVORI		SCALA
IL PROGETTISTA INTEGRATORE  Ing. Giovanni MALAVENDA iscritto all'ordine degli Ingegneri di Venezia n. 4289 Data: 	Consorzio <b>Iricav Due</b> ing. Guido Fratini Data:	ing. Luca Zaccaria iscritto all'ordine degli ingegneri di Ravenna n.A1206 Data:		

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

I	N	1	7	1	1	E	I	2	C	L	V	I	1	9	0	0	0	0	1	A	-	-	-	D	-	-	-
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

	VISTO CONSORZIO IRICAV DUE	
	Firma	Data
	Luca RANDOLFI 	

Progettazione:

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	IL PROGETTISTA
A	EMISSIONE	E.d.in	31/03/21	M.Proietti	31/03/21	G.Grimaldi	31/03/21	 

CIG. 8377957CD1	CUP: J41E91000000009	File: IN1711EI2CLV11900001A Cod. origine:
-----------------	----------------------	--



Progetto cofinanziato  
dalla Unione Europea

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 			
	Progetto IN17	Lotto 11	Codifica E12CLV11900001	A

## INDICE

1	PREMESSA .....	3
1	RIFERIMENTI NORMATIVI .....	6
2	CARATTERISTICHE DEI MATERIALI.....	7
3	APPLICABILITÀ DEL METODO SEMPLIFICATO .....	8
4	RISULTATI DELLE ANALISI .....	11
4.1	Risultati in forma estesa.....	11
4.2	Conclusioni.....	14

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 			
	Progetto IN17	Lotto 11	Codifica E12CLVI1900001	A

## 1 PREMESSA

La presente relazione si riferisce al Viadotto Fontana delle Monache – VI19, a doppio binario con intervia 4.0 m, che si estende dal km 1+315,00 al km 1+337,00, nell'ambito della progettazione esecutiva del collegamento ferroviario della linea AV/AC Verona – Padova.

In particolare, vengono riportati i risultati delle analisi di interazione binario-struttura eseguite.

Le analisi sono stata condotte attraverso il metodo semplificato indicato nell'allegato 3 del Manuale di Progettazione RFI [1].

La struttura consiste in un viadotto a singola campata (spalla-spalla) di luce pari a 22m (distanza appoggio-appoggio) con impalcato del tipo a travi incorporate.

Le spalle sono in C.A. e sono costituite da un muro frontale e da muri di risvolto per il contenimento del rilevato ferroviario. La platea di fondazione presenta una pianta rettangolare di dimensioni pari a 12.9 m x 12.0 m e spessore 2.0 m, e poggia su 9 pali Ø1500.

Si riportano di seguito alcune immagini relative all'opera.

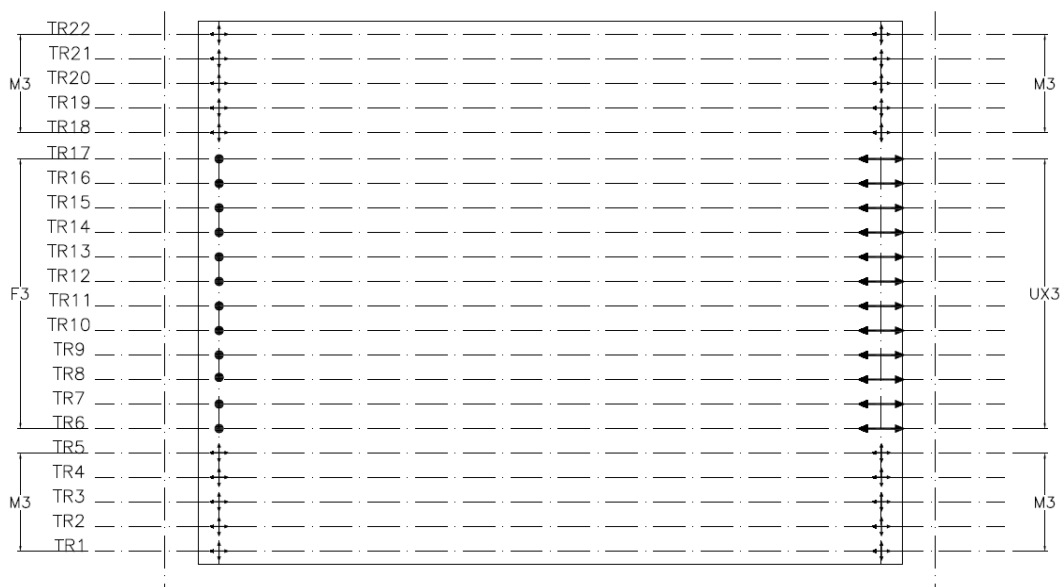


Figura 1 - Schema appoggi

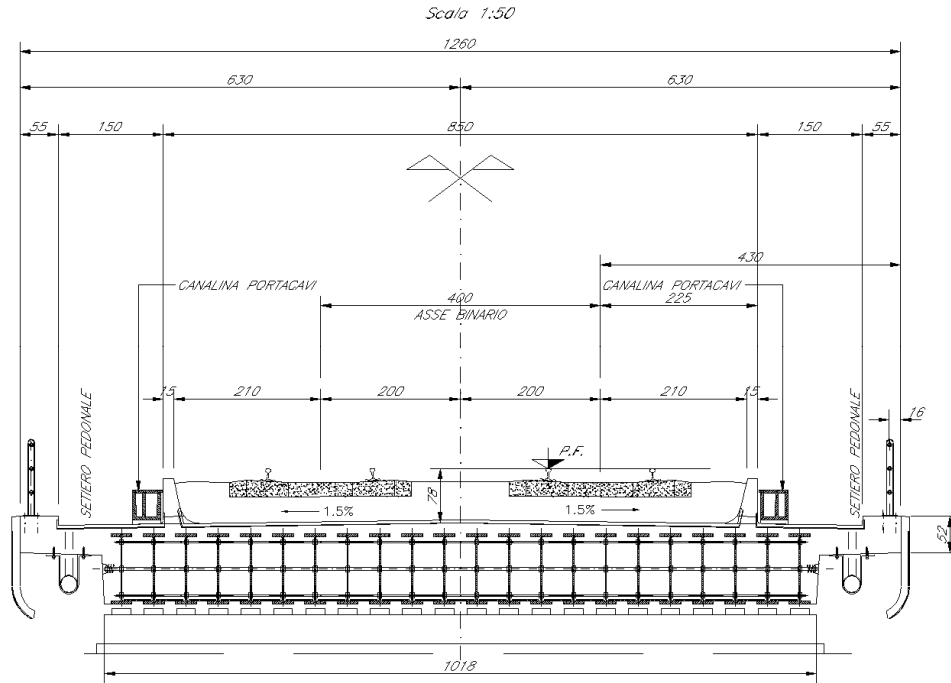


Figura 2 - Sezione trasversale impalcato

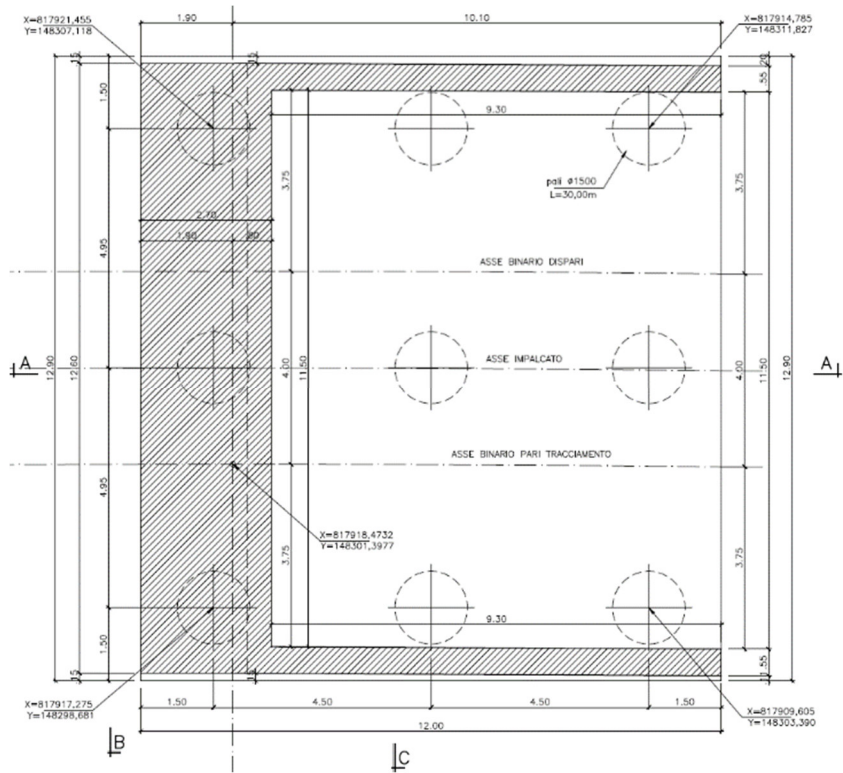


Figura 3 - Pianta Spalla B

**SEZIONE A-A**

SCALA 1:50

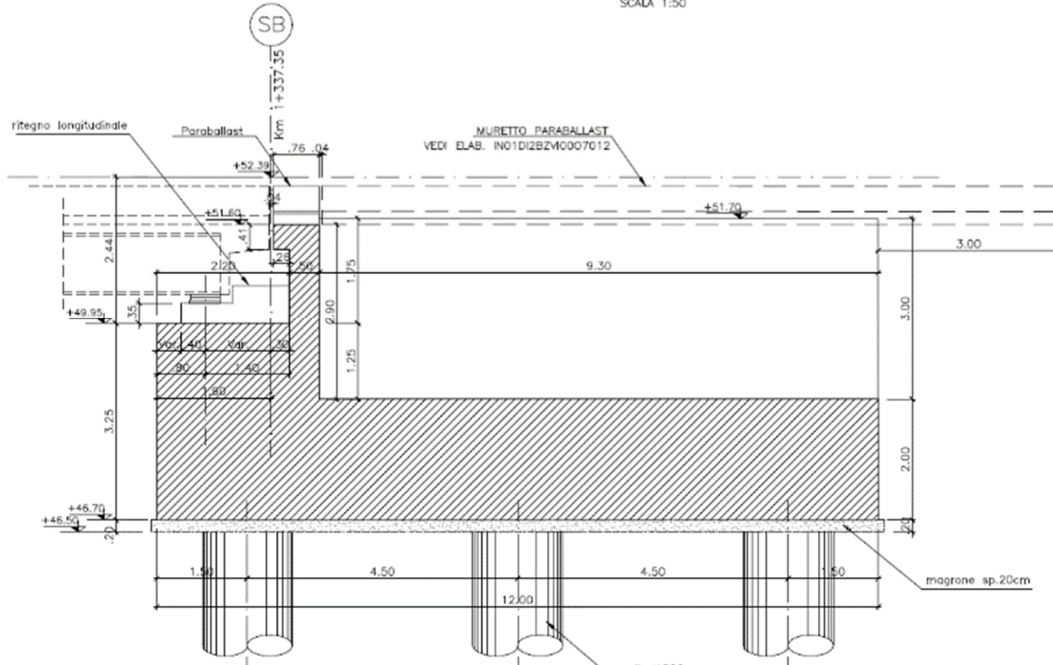


Figura 4 – Sezione longitudinale Spalla B

**VISTA B-B**

SCALA 1:50

12.60

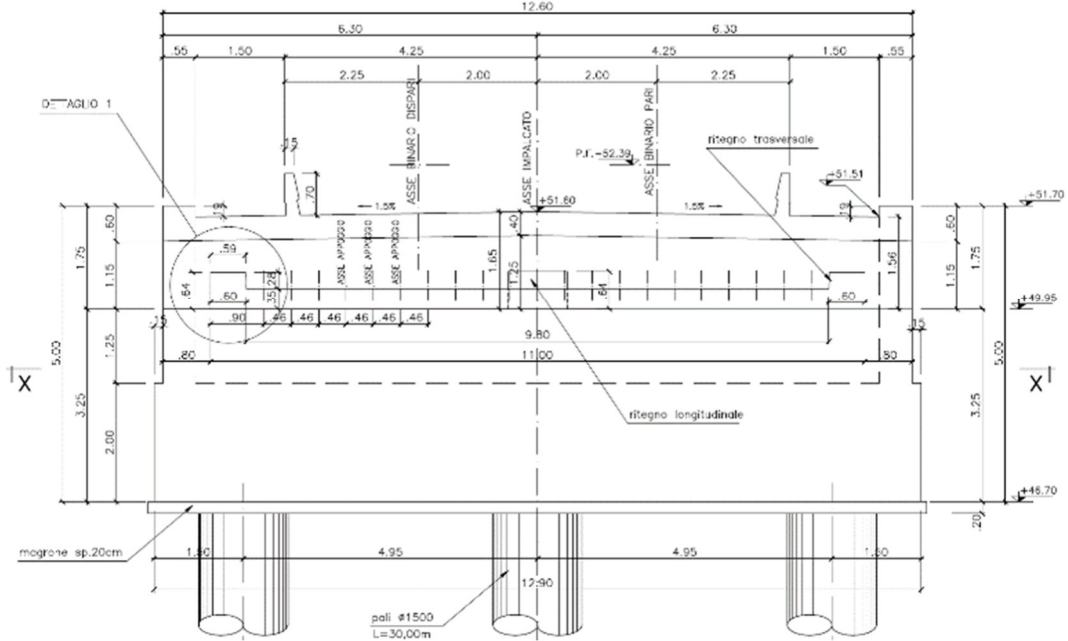



Figura 5 – Sezione trasversale Spalla B

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 			
	Progetto IN17	Lotto 11	Codifica E12CLVI1900001	A

## 1 RIFERIMENTI NORMATIVI

- [1] *RFIDTCSIPSMMAIFS001B - Manuale di progettazione delle opere civili - Parte II - Sezione 2.*
- [2] *Circolare 2 febbraio 2009 n°617/C.S.LL.PP..*
- [3] *Decreto ministeriale 14 Gennaio 2008.*

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 			
	Progetto IN17	Lotto 11	Codifica E2CLVI1900001	A

## 2 CARATTERISTICHE DEI MATERIALI

Per le caratteristiche dei materiali dell'opera in esame si rimanda alle seguenti relazioni di calcolo:

- IN1710E2CLVI0005001 per l'impalcato;
- IN1711E2CLVI1906001 per le spalle.

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 			
	Progetto IN17	Lotto 11	Codifica E12CLV11900001	A

### 3 APPLICABILITÀ DEL METODO SEMPLIFICATO

La valutazione delle azioni agenti sulle sottostrutture connesse agli effetti di interazione binario struttura, è stata eseguita mediante il metodo semplificato riportato nell'allegato 3 del Manuale di Progettazione RFI [1]. Tale metodo risulta applicabile in quanto, come di seguito illustrato, il viadotto rispetta tutti i requisiti richiesti.

L'applicabilità del metodo semplificato inoltre garantisce il rispetto dei limiti sulle altre grandezze di interesse (tensioni nelle rotaie e spostamenti relativi binario-impalcato), senza la necessità di condurre specifiche verifiche.

Secondo quanto riportato nell'allegato 3 del Manuale di Progettazione RFI [1]:

*"Il metodo riportato in questo allegato, ferme restando le indicazioni di carattere generale fornite nel precedente punto 1.4.5, può essere applicato solo se sono rispettate le condizioni riportate al punto 2.5.1.4.5.2 e quelle di seguito riportate:*

*a) La tipologia strutturale è ad impalcato semplicemente appoggiati (ivi compreso il ponte ad una sola campata);*

*b) Le luci delle campate sono all'incirca uguali, con differenze massime rispetto al valor medio non superiori al 20%, ad eccezione dei casi riportati nel successivo punto b')*

*c) La rigidezza dei vincoli fissi dell'impalcato in corrispondenza delle pile (rigidezza del sistema fondazione-pila-appoggio fisso) è all'incirca costante lungo il viadotto, con differenze massime rispetto al valor medio non superiori al 40% e differenze massime tra due campate adiacenti non superiori al 20 %, ad eccezione dei casi riportati nei successivi punti c') e c'') tali condizioni si ritengono comunque soddisfatte nei viadotti con pile di altezza massima non superiore a 14 m e rigidezza minima non inferiore a 13200 kN/m/m per binario, calcolata senza tener conto della deformabilità delle fondazioni;*

*d) La successione dei vincoli fisso e mobile è la stessa per tutte le campate (ad esempio fisso a destra e mobile a sinistra), senza eccezioni;*


*e) La luce L delle singole campate è contenuta entro i seguenti limiti:*

*L < [75] m per strutture metalliche, con armamento su ballast o attacco diretto;*

*L < [65] m per strutture in C.A., C.A.P. o miste, con armamento su ballast.*

*f) Il binario è continuo lungo tutta l'opera ed alle sue estremità per almeno 100 m a monte e a valle dell'opera stessa;*



<p>GENERAL CONTRACTOR</p> 	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p> 			
	<p>Progetto</p> <p>IN17</p>	<p>Lotto</p> <p>11</p>	<p>Codifica</p> <p>EI2CLVI1900001</p>	<p>A</p>

g) Nel caso di posa del binario con attacco diretto, la disposizione degli attacchi e le relative forze di serraggio sono così distribuite:

- A partire dall'appoggio fisso e per 0,15L sono disposti attacchi indiretti di tipo tradizionale, caratterizzati dal legame forza spostamento riportato in fig. 1.4.5.3-6a;
- Nella parte restante degli impalcati, e dunque per 0,85L, sono disposti attacchi elastici, caratterizzati dal legame forza spostamento riportato in fig. 1.4.5.3-6b;

h) La rigidità della sottostruttura, valutata portando in conto la deformabilità della fondazione, è non inferiore a  $2000 \cdot L$  [kN/m] per binario, inoltre è tale che, nell'ipotesi di deformabilità nulla della fondazione, lo spostamento della singola campata soggetta, convenzionalmente, alle sole azioni di frenatura del modello di carico LM71 (vedi par. 1.4.3.3) competente geometricamente alla campata in esame (ossia ignorando gli effetti di interazione che ridistribuiscono parte del carico alle campate adiacenti) sia non superiore a 5 mm;

i) Lo spostamento orizzontale, conseguente all'inflessione per carichi verticali, dovuto alle azioni da traffico, del piano di regolamento o di posa del ballast o, nel caso di attacco diretto, del piano di posa delle rotaie è, salvo diverse specifiche indicazioni fornite da FERROVIE, non superiore a 8 mm, sia per gli impalcati a semplice binario che per quelli a doppio binario caricati su entrambi i binari, secondo i criteri riportati al par. 2.5.1.8.3.2.2 e nota n. 6, senza tener conto né dell'amplificazione dinamica né della presenza del binario.

Con lo stesso metodo, adottando gli opportuni correttivi riportati nel seguito, possono essere trattati anche i casi che derogano localmente alle condizioni b) e c), rispettando invece le seguenti condizioni:

b') Le luci delle campate sono all'incirca uguali, con differenze massime rispetto al valor medio non superiori al 30%, ad eccezione di due campate, la cui luce singola può essere molto più grande delle altre, fermo restando comunque il limite di cui al punto e); in tal caso il rapporto tra la rigidità del vincolo fisso e la luce della campata più lunga deve essere all'incirca pari a quello delle campate adiacenti, con una tolleranza del  $\pm 20\%$

c') Possono fare eccezione alla condizione c) le ultime tre pile in vicinanza delle spalle, che possono avere rigidità progressivamente crescenti andando verso la spalla, con rapporti di rigidità rispetto alla rigidità media non superiori a 10; nella valutazione della rigidità media possono essere escluse le tre pile in prossimità della spalla;

c'') Possono fare eccezione alla condizione c) fino a tre campate interne con rapporti di rigidità tra campate adiacenti non superiore a 5; nella valutazione della rigidità media possono essere escluse le pile che derogano alla precedente condizione c).

Nel caso di viadotti lunghi, per l'applicazione di questo metodo semplificato, è lecito suddividere il viadotto in tratte di almeno 6 campate e 300 m di lunghezza e analizzare ciascuna tratta come

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 			
	Progetto IN17	Lotto 11	Codifica EI2CLVI1900001	A

*un viadotto indipendente La suddivisione deve essere tale che l'ultima campata di una tratta e la prima campata della tratta successiva abbiano differenze di rigidezza dei vincoli non superiori al 20%. Tutte le pile di tratte che non includano una spalla saranno trattate come pile intermedie.*  
“



Le condizioni dalla a) alla d) si ritengono soddisfatte poiché il viadotto è costituita da una singola campata.

La condizioni h) si ritiene soddisfatta vista l'elevata rigidezza della spalla.

La verifica richiesta per il soddisfacimento della condizione “i” è riportata nella relazione di calcolo relativa all'impalcato IN1710EI2CLVI0005001.

Le restanti condizioni e), f) e g) si ritengono soddisfatte per ovvie ragioni.

Il metodo semplificato risulta applicabile in tale circostanza.

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 			
	Progetto IN17	Lotto 11	Codifica E12CLV11900001	A

## 4 RISULTATI DELLE ANALISI

Nel presente capitolo si illustrano i risultati ottenuti dalle analisi di interazione binario-struttura del viadotto VI19.

### 4.1 Risultati in forma estesa

Si riportano i calcoli in forma estesa delle massime azioni agenti sulla spalla lato fisso (spalla A).

Il calcolo dei coefficienti  $\alpha$  è stato eseguito in accordo con quanto indicato nel Manuale di progettazione RFI [1], a cui si rimanda per maggiori approfondimenti.

Per la spalla e per i rilevati sono state assunte rigidzze "infinite".

DATI DI INPUT			
Calcestruzzo delle spalle			
$E_c$	[kN/m <sup>2</sup> ]	3.33E+07	Modulo elastico del calcestruzzo
-----			
Caratteristiche del binario			
$A_b$	[m <sup>2</sup> ]	0.0153	Area del binario (2 rotaie)
$E_b$	[kN/m <sup>2</sup> ]	2.10E+08	Modulo elastico dell'acciaio delle rotaie
$\beta$	[kN] <sup>0.5</sup>	1794.8	$(E_b A_b)^{1/2}$
-----			
Caratteristiche generali del viadotto			
Verso Perc.	[-]	FISSO- >MOBILE	Verso di percorrenza dei treni
n° bin	[-]	2	Numero di binari
n° camp	[-]	1	Numero di campate
-----			
Caratteristiche della spalla in esame			
SPALLA	[-]	SA	Spalla in esame
L	[m]	22.00	Luce della campata con appoggio fisso sulla spalla
k vs	[kN/m/m]	1.00E+15	Rigidezza del vincolo fisso associato alla spalla
-----			
Rigidezza dei vincoli fissi adiacenti			
kvf	[kN/m/m]	1.00E+15	Rigidezza del rilevato (lato fisso)
kvm	[kN/m/m]	1.00E+15	Rigidezza del rilevato (lato mobile)
kvp	[kN/m/m]	-	Rigidezza delle due pile subito adiacenti alla spalla

TABELLA DI RIEPILOGO DELLA AZIONI AGENTI SULL'APPOGGIO FISSO			
$F_{ts}$	[kN]	484.0	Reazione del vincolo fisso associata alla variazione termica uniforme
$F_{hs}$	[kN]	399.3	Reazione del vincolo fisso associata all'azione di avviamento del modello di carico LM71
$F_{hs}$	[kN]	363.0	Reazione del vincolo fisso associata all'azione di avviamento del modello di carico SW/2
$F_{hs}$	[kN]	242.0	Reazione del vincolo fisso associata all'azione di frenatura del modello di carico LM71
$F_{hs}$	[kN]	385.0	Reazione del vincolo fisso associata all'azione di frenatura del modello di carico SW/2
$F_{vs}$	[kN]	263.2	Reazione del vincolo fisso associata all'inflessione indotta dal carico verticale del modello LM71
$F_{vs}$	[kN]	295.8	Reazione del vincolo fisso associata all'inflessione indotta dal carico verticale del modello SW2

<p>GENERAL CONTRACTOR</p> 	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p> 			
	Progetto IN17	Lotto 11	Codifica E12CLVI1900001	A

#### AZIONI COMBinate

$F_{N\_MF}$	[kN]	1458.0	Combinazione 1 (Traffico Normale + 0.6*Termica). Azione diretta da appoggio mobile verso appoggio fisso
$F_{P1\_MF}$	[kN]	1633.7	Combinazione 2 (Traffico Pesante tipo1 + 0.6*Termica). Azione diretta da appoggio mobile verso appoggio fisso
$F_{P2\_MF}$	[kN]	1454.4	Combinazione 3 (Traffico Pesante tipo2 + 0.6*Termica). Azione diretta da appoggio mobile verso appoggio fisso
$F_{N\_FM}$	[kN]	931.7	Combinazione 1 (Traffico Normale + 0.6*Termica). Azione diretta da appoggio fisso verso appoggio mobile
$F_{P1\_FM}$	[kN]	1074.7	Combinazione 2 (Traffico Pesante tipo1 + 0.6*Termica). Azione diretta da appoggio fisso verso appoggio mobile
$F_{P2\_FM}$	[kN]	895.4	Combinazione 3 (Traffico Pesante tipo2 + 0.6*Termica). Azione diretta da appoggio fisso verso appoggio mobile
<b><math>F_{max}</math></b>	<b>[kN]</b>	<b>1633.7</b>	Massima azione diretta sull'appoggio fisso in valore assoluto

#### VARIAZIONE TERMICA UNIFORME

$q$	[kN/m]	20	Resistenza a scorrimento del ballast nella condizione di binario scarico
$\Delta T$	[°C]	15	Variazione termica uniforme dell'impalcato
$\alpha_{ts1}$	[-]	0.55	Coeff. funzione della variazione di temperatura
$\alpha_{ts2}$	[-]	1.00	Coeff. funzione della rigidezza, per unità di lunghezza della campata, $k_{vs}$ del vincolo fisso (sistema fondazione-spalla-appoggio)
$\alpha_{ts3}$	[-]	1.00	Coeff. funzione del numero di campate dell'opera
<b><math>F_{ts}</math></b>	<b>[kN]</b>	<b>484.0</b>	Reazione del vincolo fisso associata alla variazione termica uniforme

#### AZIONE DI AVVIAMENTO - MODELLO DI CARICO LM71

$q_{ia,k}$	[kN/m]	36.3	Forza di avviamento per unità di lunghezza associata al modello LM71 ( $\alpha=1.1$ )
$L_Q$	[m]	22.0	Lunghezza sulla quale è applicata l'azione di avviamento ( $F_{max} = 1000$ kN)
$\alpha_{hs1}$	[-]	0.50	Coeff. funzione della luce della campata e del tipo di posa (posa su ballast)
$\alpha_{hs2}$	[-]	1.00	Coeff. funzione della rigidezza, per unità di lunghezza della campata, $k_{vs}$ del vincolo fisso (sistema fondazione-spalla-appoggio)
$\alpha_{hs3}$	[-]	1.00	Coeff. funzione del valore medio della rigidezza, per unità di lunghezza della campata, $k_{vp}$ del vincolo fornito dalle due pile successive
$\alpha_{hs4}$	[-]	1.00	Coeff. funzione del numero di campate dell'opera
$\alpha_{hs5}$	[-]	1.00	Coeff. funzione del tipo di posa (posa su ballast)
<b><math>F_{hs}</math></b>	<b>[kN]</b>	<b>399.3</b>	Reazione del vincolo fisso associata all'azione di avviamento del modello di carico LM71

#### AZIONE DI AVVIAMENTO - MODELLO DI CARICO SW/2

$q_{ia,k}$	[kN/m]	33	Forza di avviamento per unità di lunghezza associata al modello SW/2 ( $\alpha=1.0$ )
$L_Q$	[m]	22.0	Lunghezza sulla quale è applicata l'azione di avviamento ( $F_{max} = 1000$ kN)
$\alpha_{hs1}$	[-]	0.50	Coeff. funzione della luce della campata e del tipo di posa (posa su ballast)
$\alpha_{hs2}$	[-]	1.00	Coeff. funzione della rigidezza, per unità di lunghezza della campata, $k_{vs}$ del vincolo fisso (sistema fondazione-spalla-appoggio)
$\alpha_{hs3}$	[-]	1.00	Coeff. funzione del valore medio della rigidezza, per unità di lunghezza della campata, $k_{vp}$ del vincolo fornito dalle due pile successive
$\alpha_{hs4}$	[-]	1.00	Coeff. funzione del numero di campate dell'opera
$\alpha_{hs5}$	[-]	1.00	Coeff. funzione del tipo di posa (posa su ballast)
<b><math>F_{hs}</math></b>	<b>[kN]</b>	<b>363.0</b>	Reazione del vincolo fisso associata all'azione di avviamento del modello di carico SW/2

#### AZIONE DI FRENATURA - MODELLO DI CARICO LM71

$q_{ib,k}$	[kN/m]	22	Forza di frenatura per unità di lunghezza associata al modello LM71 ( $\alpha=1.1$ )
$L_Q$	[m]	22.0	Lunghezza sulla quale è applicata l'azione di avviamento ( $F_{max} = 6000$ kN)

<b>GENERAL CONTRACTOR</b> 		<b>ALTA SORVEGLIANZA</b> 		
	Progetto	Lotto	Codifica	
	IN17	11	EI2CLVI1900001	A

$\alpha_{hs1}$	[-]	0.50	Coeff. funzione della luce della campata e del tipo di posa (posa su ballast)
$\alpha_{hs2}$	[-]	1.00	Coeff. funzione della rigidità, per unità di lunghezza della campata, $k_{vs}$ del vincolo fisso (sistema fondazione-spalla-appoggio)
$\alpha_{hs3}$	[-]	1.00	Coeff. funzione del valore medio della rigidità, per unità di lunghezza della campata, $k_{vp}$ del vincolo fornito dalle due pile successive
$\alpha_{hs4}$	[-]	1.00	Coeff. funzione del numero di campate dell'opera
<b>F<sub>hs</sub></b>	<b>[kN]</b>	<b>242.0</b>	Reazione del vincolo fisso associata all'azione di frenatura del modello di carico LM71

#### AZIONE DI FRENATURA - MODELLO DI CARICO SW/2



$Q_{lb,k}$	[kN/m]	35	Forza di frenatura per unità di lunghezza associata al modello LM71 ( $\alpha=1.1$ )
$L_Q$	[m]	22.0	Lunghezza sulla quale è applicata l'azione di avviamento ( $L_Q=L$ )
$\alpha_{hs1}$	[-]	0.50	Coeff. funzione della luce della campata e del tipo di posa (posa su ballast)
$\alpha_{hs2}$	[-]	1.00	Coeff. funzione della rigidità, per unità di lunghezza della campata, $k_{vs}$ del vincolo fisso (sistema fondazione-spalla-appoggio)
$\alpha_{hs3}$	[-]	1.00	Coeff. funzione del valore medio della rigidità, per unità di lunghezza della campata, $k_{vp}$ del vincolo fornito dalle due pile successive
$\alpha_{hs4}$	[-]	1.00	Coeff. funzione del numero di campate dell'opera
<b>F<sub>hs</sub></b>	<b>[kN]</b>	<b>385.0</b>	Reazione del vincolo fisso associata all'azione di frenatura del modello di carico SW/2

#### INFLESSIONE DELL'IMPALCATO PER CARICO VERTICALE LM71

$\Theta$	[rad]	0.00135	Rotazione di estremità dell'impalcato sotto l'azione del treno di calcolo LM71, senza tener conto del binario nell'analisi
H	[m]	1.335	Distanza del piano di regolamento del ballast dal centro di rotazione dell'appoggio fisso
x	[m]	0.706	Distanza del piano di regolamento del ballast dall'asse neutro della sezione dell'impalcato (>0 se via superiore)
$\delta_{yfo}$	[mm]	2.00	Spostamento al limite elastico del binario della parte limitrofa alla campata in esame lato appoggio fisso
$\delta_{ym0}$	[mm]	2.00	Spostamento al limite elastico del binario della parte limitrofa alla campata in esame lato appoggio mobile
$k_{vf}$	[kN/m/m]	1.00E+15	Rigidità long. per unità di lunghezza della campata limitrofa alla campata in esame lato appoggio fisso
$k_{vm}$	[kN/m/m]	1.00E+15	Rigidità long. per unità di lunghezza della campata limitrofa alla campata in esame lato appoggio mobile
$q_f$	[kN/m]	60	Resistenza del ballast per unità di lunghezza nella tratta adiacente alla campata in esame lato appoggio fisso
$q_m$	[kN/m]	60	Resistenza del ballast per unità di lunghezza nella tratta adiacente alla campata in esame lato appoggio mobile
$\delta_o$	[mm]	0.42	Per impalcato a più binari: $0.5 \cdot \Theta \cdot (H-x)$ . Per impalcato a singolo binario $(0.5 \pm 0.4x/H) \cdot \Theta \cdot (H-x)$ , con $\pm$ in funzione del verso di percorrenza
$\delta_{yf}$	[mm]	2.00	$\delta_{yfo} + q_f / k_{vf}$
$\delta_{ym}$	[mm]	2.00	$\delta_{ym0} + q_m / k_{vm}$
$\delta_f$	[mm]	2.00	$\max(\delta_o, \delta_{yf})$
$\delta_m$	[mm]	2.00	$\max(\delta_o, \delta_{ym})$
$\alpha_{vp1}$	[-]	1.00	Coeff. funzione della rigidità, per unità di lunghezza della campata, $k_{vs}$ del vincolo fisso (sistema fondazione-spalla-appoggio)
<b>F<sub>vs</sub></b>	<b>[kN]</b>	<b>263.2</b>	Reazione del vincolo fisso associata all'inflessione indotta dal carico verticale del modello LM71

#### INFLESSIONE DELL'IMPALCATO PER CARICO VERTICALE SW/2

$\Theta$	[rad]	0.00151	Rotazione di estremità dell'impalcato sotto l'azione del treno di calcolo, senza tener conto del binario
H	[m]	1.335	Distanza del piano di regolamento del ballast dal centro di rotazione dell'appoggio fisso
x	[m]	0.706	Distanza del piano di regolamento del ballast dall'asse neutro della sezione dell'impalcato (>0 se via superiore)
$\delta_{yfo}$	[mm]	2.00	Spostamento al limite elastico del binario della parte limitrofa alla campata in esame lato appoggio fisso
$\delta_{ym0}$	[mm]	2.00	Spostamento al limite elastico del binario della parte limitrofa alla campata in esame lato appoggio mobile
$k_{vf}$	[kN/m/m]	1.00E+15	Rigidità long. per unità di lunghezza della campata limitrofa alla campata in esame lato appoggio fisso

<p>GENERAL CONTRACTOR</p> 	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p> 			
	<p>Progetto</p> <p>IN17</p>	<p>Lotto</p> <p>11</p>	<p>Codifica</p> <p>EI2CLVI1900001</p>	<p>A</p>

$k_{vm}$	[kN/m/m]	1.00E+15	Rigidità long. per unità di lunghezza della campata limitrofa alla campata in esame lato appoggio mobile
$q_f$	[kN/m]	60	Resistenza del ballast per unità di lunghezza nella tratta adiacente alla campata in esame lato appoggio fisso
$q_m$	[kN/m]	60	Resistenza del ballast per unità di lunghezza nella tratta adiacente alla campata in esame lato appoggio mobile
$\delta_o$	[mm]	0.48	Per impalcati a più binari: $0.5 \cdot \theta \cdot (H-x)$ . Per impalcati a singolo binario $(0.5 \pm 0.4x/H) \cdot \theta \cdot (H-x)$ , con $\pm$ in funzione del verso di percorrenza
$\delta_{vf}$	[mm]	2.00	$\delta_{vfo} + q_f / k_{vf}$
$\delta_{vm}$	[mm]	2.00	$\delta_{vmo} + q_m / k_{vm}$
$\delta_f$	[mm]	2.00	$\max(\delta_o, \delta_{vf})$
$\delta_m$	[mm]	2.00	$\max(\delta_o, \delta_{vm})$
$\alpha_{vp1}$	[-]	1.00	Coeff. funzione della rigidità, per unità di lunghezza della campata, $k_{vs}$ del vincolo fisso (sistema fondazione-spalla-appoggio)
$F_{vs}$	[kN]	295.8	Reazione del vincolo fisso associata all'inflessione indotta dal carico verticale del modello SW/2

## 4.2 Conclusioni

L'azione caratteristica agente sul vincolo fisso è stata calcolata come segue:

$$F = 0.5F_{ts} + F_{hs} + F_{vs}$$

dove il pedice "s" sta per spalla, mentre i pedici "t", "h" e "v" indicano rispettivamente: azione termica, azioni orizzontali (frenatura e avviamento) e carichi verticali da traffico.

Le azioni conseguenti alle deformazioni da carichi verticali hanno sempre verso ad uscire (azione diretta da appoggio mobile verso appoggio fisso), mentre le azioni conseguenti alla termica, alla frenatura e all'avviamento possono agire in entrambi i versi (ad entrare e ad uscire). Nel calcolo della massima sollecitazione agente in direzione uscente i tre effetti sono dunque stati sommati; nel calcolo invece della massima sollecitazione agente in direzione entrante, l'azione causata dai carichi verticali è stata, a favore di sicurezza, assunta pari a zero.

Il valore della forza "F", associata agli effetti di interazione binario-struttura indotti dai carichi già menzionati, viene confrontato con l'azione longitudinale "F<sub>0</sub>", prodotta dagli stessi carichi, ottenuta però da un'analisi in assenza di binario.

Poiché le analisi senza binario portano a reazioni nulle sui vincoli fissi associate alle variazioni termiche e all'inflessione per carichi verticali, la forza "F<sub>0</sub>" si riduce alla reazione associata dalla frenatura e dall'avviamento agenti sulla campata il cui appoggio fisso grava sulla spalla in esame. Tale forza è pari a:

$$F_0 = 1568.6 \text{ kN}$$

La massima azione sulla stessa spalla, ricavata dall'analisi di interazione binario-struttura, è pari a:

$$F = 1633.7 \text{ kN}$$

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 			
	Progetto IN17	Lotto 11	Codifica E12CLVI1900001	A

Si conclude quindi che:

- l'analisi di interazione binario-struttura porta in tale circostanza ad azioni sulla spalla leggermente maggiori rispetto ad una analisi senza binario;
- la variazione in termini di sollecitazioni non è significativa (circa 4%), dunque non si è tenuto conto degli effetti di interazione binario-struttura nel calcolo della spalla.