

PONTE SUL FIUME TARO – AUTOSTRADA DELLA CISA A15 – RACCORDO AUTOSTRADALE A15/A22 CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENO-BRENNERO



INCARICO: Assistenza al progetto esecutivo

COMMITTENTE: Pizzarotti & C. S.p.A.

IMPORTO LAVORI: € 72.003.714,60

PERIODO: 2016 - 2018



Il viadotto sul fiume Taro si articola in due carreggiate distinte ciascuna avente lunghezza complessiva pari a 1936,8 m. Ogni carreggiata è composta da due viadotti aventi schema statico di trave continua su più appoggi, entrambi isolati sismicamente. Per entrambe le carreggiate il primo ha una lunghezza totale di 1017,8 m, il secondo di 917,8 m. Le campate intermedie di ciascun impalcato hanno luce netta tra gli assi appoggi pari a 100 m, mentre le campate terminali hanno una luce di 57,0 m. Gli impalcati hanno altezza variabile e sono realizzati con tecnologia mista acciaio-calcestruzzo. La sezione trasversale è a cassone monocellulare avente soletta e controsoletta in calcestruzzo e anime in acciaio, costruito tramite l'assemblaggio di conci di altezza compresa tra 5,00 m e 2,65 m.

Nei tratti correnti le travi in acciaio che realizzano le anime hanno interasse trasversale pari a 6,65 m in corrispondenza della soletta superiore, altezza variabile tra 4,54 m e 2,19 m, piattabanda superiore larga 80 cm e piattabanda inferiore larga 50 cm; entrambe le piattabande e le anime hanno spessore variabile in funzione dell'allargamento dell'opera (nei tratti di larghezza minima, pari a 13,15 m, le piattabande sono spesse 2,0 cm, mentre le anime hanno uno spessore pari a 1,6 cm). La larghezza dell'impalcato varia fino ad un valore massimo di 17,90 m.



Si è previsto il ricorso ad un sistema di isolamento sismico ottenuto introducendo su ciascun testapila e sulle spalle una coppia di isolatori a scorrimento a superficie curva. In condizioni statiche l'impalcato presenta quindi vincoli alle traslazioni sia lungo l'asse longitudinale che trasversale in corrispondenza di ciascun testapila e delle spalle.

L'impalcato è stato irrigidito trasversalmente tramite l'utilizzo di diaframmi: tale soluzione ha permesso di considerarlo trasversalmente torsio-rigido, e quindi schematizzabile mediante un modello unifilare.

Il viadotto è completato da pile in c.a. e fondate su plinti che poggiano su pali. Le pile presentano sezione scatolare e altezza variabile.

