

SETECO INGEGNERIA S.R.L.



PRESENTAZIONE & CURRICULUM

Seteco Ingegneria S.r.l., Corso A. Saffi 1-C/15 - 16128 Genova

Ufficio tecnico e segreteria: ☎ 010-585838 Fax 010-585904

✉ ufficiotecnico@setecoge.it

Ufficio amministrativo: ☎ 010-585838 Fax 010-5951909

✉ amministrazione@setecoge.it

C.F. e P. IVA 03698340100 – Capitale Soc. € 11.400,00 – CCIAA Genova 03698340100

sito: www.seteco.com

PRESENTAZIONE

Ragione Sociale:	Seteco Ingegneria S.r.l.
Partita IVA:	03698340100
Codice Fiscale:	03698340100
Data costituzione:	2002
Sede:	Corso Aurelio Saffi, 1C/15 – 16128 Genova
Telefono:	+ 39 010 585838
Fax:	+ 39 010 585904

La Seteco Ingegneria s.r.l. è specializzata nella progettazione di strutture metalliche per uso civile, industriale ed infrastrutturale, con prevalenza di interventi nella progettazione di viadotti metallici ed a sezione mista, sia stradali che ferroviari.

È una Società di Ingegneria fondata dall'ing. Pierangelo Pistoletti che opera nel settore della carpenteria metallica da oltre 40 anni.

Laureatosi in ingegneria Civile Trasporti, l'Ing. Pistoletti ha la fortuna di iniziare la propria attività di progettista in seno ad aziende specializzate in Costruzioni Metalliche di primaria importanza internazionale, quali la CMF di Livorno e la Antonio Badoni di Lecco

È in questa fase che si forma e si concretizza la competenza specialistica dell'ing. Pistoletti, messa poi a frutto nella consistente attività professionale iniziata dal 1986 e che lo ha portato a divenire ed essere riconosciuto come uno dei principali esperti a livello internazionale di strutture metalliche, ed in particolare di ponti.

L'ing. Pierangelo Pistoletti costituisce la Seteco s.a.s. di Pistoletti ing. Pierangelo nel 1991 di cui è Socio Accomandatario, per mezzo della quale svolge una consistente attività di progettazione in tutti i settori della carpenteria metallica.

Nel 2004 Seteco sas ha modificato il proprio oggetto sociale e ha conferito tutto il ramo d'azienda legato all'ingegneria alla Seteco Ingegneria s.r.l. che ne rappresenta la totale continuità di settore.

Dal Luglio 2004 la Seteco Ingegneria S.r.l. ha ottenuto da parte del RINA la certificazione di qualità secondo la norma ISO 9001:2008.

Dal Giugno 2015 la Seteco Ingegneria S.r.l. è BIM ready

PIERANGELO PISTOLETTI

- Nato a Pisa il 10.11.1948, residente a Genova (GE) Via Oreste De Gaspari, 28/18.
- Laurea in Ingegneria Civile Sez. Trasporti il 23.07.1974 a Pisa
- Iscrizione all'Albo Professionale dal 1975 (PI/GE)
- Iscrizione all'Albo dei Collaudatori Regionali (Liguria) dal 1995

Professore a contratto c/o DISEG - Università degli Studi di Genova per il Corso integrativo Ponti in acciaio (anni accademici dal 2001 al 2006)

Professore c/o Università degli Studi di Genova per il Corso "Costruzioni di Ponti cod.32752" (dall'anno accademico dal 2006 ad oggi)

Docente in vari corsi di aggiornamento Professionale organizzati dal C.T.A., Collegio Tecnici dell'Acciaio, in collaborazione con Ordini Professionali in Roma, Milano, Bologna, Benevento, Genova – Docente in vari corsi per Ingegneri Europei della Saldatura tenuti dall'I.I.S. (Istituto Italiano della Saldatura) in Genova – Priolo – Legnano – Torino – Mogliano Veneto (1994 – 2001) - Politecnico di Milano.

Membro del Consiglio Direttivo del CTA dal giugno 1999 a dicembre 2010

Presidente del CTA 2000/2002 e 2006/2008

Vicepresidente del CTA 2002/2004, 2004/2006 e 2008/2010

Membro del Consiglio Generale dell'I.I.S. dal 1999

Membro del Comitato Europeo CECM "A3" per lo sviluppo dei ponti in Acciaio

Membro della Commissione per la Revisione della Normativa sui Ponti Ferroviari (1994/95)

Membro della Commissione di redazione della CNR DT 207/2008

Membro della Commissione per la redazione di Linee Guida di progettazione per conto di ANAS

CONVEGNI

Convegni biennali CTA a partire dal 1975 fino a oggi

Milano Politecnico, Relatore per:

- Ponti e viadotti:
- “Ponti in acciaio” 12.10.2000
- “Gli Eurocodici di settore nella progettazione e nelle verifiche strutturali – Ponti in acciaio” 27.06.2002
- “Ponti e Viadotti di accesso, di intersezione e di raccordo” 25-27.06.2003 “L’Acciaio inossidabile dalle applicazioni tradizionali ai mercati emergenti” 9.06.2004

Promozione Acciaio, Relatore per:

- “L’Acciaio nella realizzazione dei grandi ponti” 05.05.2004
- “Nuovi sistemi di sviluppo progettuale nelle costruzioni in acciaio” 14.10.2004
- “L’Influenza delle saldature nella progettazione di un ponte” 17.03.2005

Università La Sapienza di Roma, Relatore per:

- “First Usa – Italy Workshop On Bridge Sign and Construction” 18.07.2002
- “Steel Bridges in Italy: State of the Art – Materiali e tecnologie per i grandi Ponti del XXI Secolo” 28.2-01.03.2003

Arcelor, Relatore per:

- “Costruzioni in acciaio per un mondo migliore – l’Acciaio nella realizzazione dei grandi ponti – la progettazione costruttiva dei grandi ponti in acciaio” 29.10.2004

Ordine degli Ingegneri di Savona, Relatore per:

- “Progettazione sismica dei Ponti a travata” 16.02.2005

Parigi – Giornata Siderurgia Internazionale:

- “Il Viadotto Verrand in acciaio inossidabile nelle Alpi” 10/11-12-2003

I.I.S. - GSN 3 - Genova

- “Ponte sullo Stretto di Messina – Il sistema di sospensione” 27/28.10.2005

Roma: Febbraio 2008

- “PRESENTAZIONE NAZIONALE DOCUMENTO TECNICO CNR-DT 207/2008 “Le nuove Istruzioni relative alle azioni ed agli effetti del vento sulle costruzioni ”Aspetti progettuali e applicazioni pratiche sulle Costruzioni

Genova: Aprile 2008, Relatore per

- “Giornata di studio e dibattito sui ponti di grande luce” Elementi caratteristici dei Ponti Strallati

Cosenza: Maggio 2009

- Autostrada Salerno – Reggio Calabria Impalcati a sezione mista acciaio – cls

L’Aquila: Ottobre 2009

- Metodologie e tecniche costruttive per le opere in acciaio

Roma: Novembre 2009, Docente per

- corso RFI “aggiornamento sulle nuove norme tecniche”(corso di aggiornamento)

Roma: Marzo 2010, Docente per

- Norme tecniche per le costruzioni Applicazione delle NTC 2008 alle strutture metalliche (corso di aggiornamento)

Roma: Marzo 2011, Docente per

- Norme tecniche per le costruzioni Ponti in acciaio (corso di aggiornamento)

Milano: Maggio 2011, Relatore per

- Costruzione, manutenzione e cantierizzazione di ponti e viadotti

Arezzo: 31 Maggio 2012, Relatore per

- "Istituto d'Istruzione Superiore Statale "V. Fossombroni" L'evoluzione della Tecnica nella Progettazione Strutturale e nella Costruzione Metallica di Grandi Opere

Milano: 9 Novembre 2012, Relatore per

- "IABSE" Stabilità delle anime irrigidite e delle piattabande nelle travi da ponte

Bergamo: 7 Febbraio 2013, Relatore per

- "Cor-Ten e protezione anticorrosiva con prodotti vernicianti: esperienze a confronto"

Aosta: 17 Ottobre 2014, Relatore per

- Interconnessione A5 – A4/A5 "Ponte ad Arco Marchetti"

Milano: 20 Maggio 2016, Relatore per

- Azioni ed effetti del vento sulle costruzioni

Genova: 04 Settembre 2018, Relatore per

- Crollo del ponte Morandi

Revisore per conto di S.P.E.A. delle Norme tecniche di appalto di ANAS per i progetti esecutivi del IV atto aggiuntivo, relativamente all'A1 Fiano – GRA, all' A9 Lainate – Como e all'A14 Bologna – Taranto.

Genova: 28 Maggio 2015 GNS, Istituto Italiano della Saldatura
European Welding Engineer
PREMIO ALLA CARRIERA

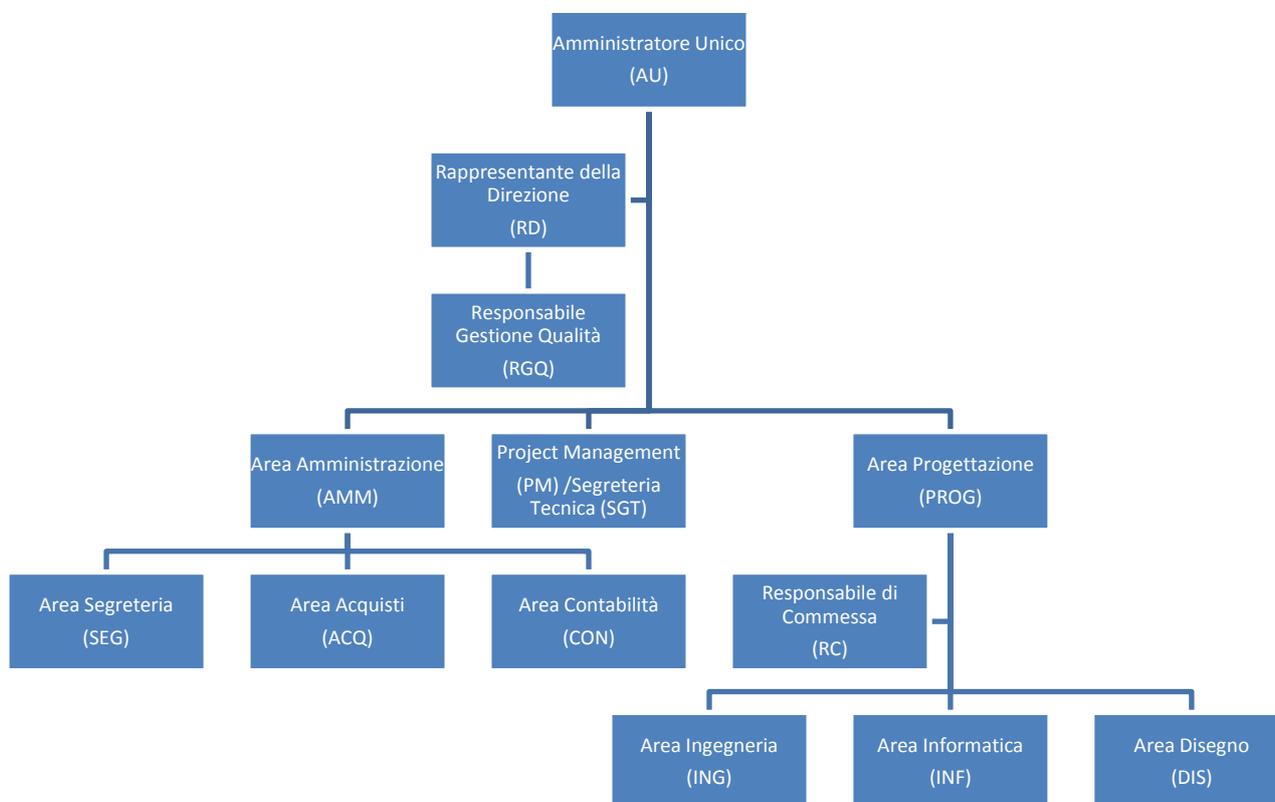


ORGANIZZAZIONE

Risorse di studio

- Ingegneri 13+1
- Disegnatori 05 + collaboratori esterni
- Segreteria 02
- Segreteria Tecnica 01
- Amministrazione 02

Funzionigramma



Attrezzature tecniche

Personal Computer collegati in rete:

- n° 12 PC Acer Veriton 2 M2632G / Intel Core i5-4460 3.2Ghz SSD / Samsung 250GB
- n° 06 PC Acer Intel Core I5 / 2.66 Ghz / HD 700 Gb
- n° 03 PC Acer Intel Core I7 / HD 400 Gb / 2 Gb RAM
- n° 01 Notebook HP ProBook 470 G3 / Processore Intel Core i7 3,1 Ghz 64bit / SSD 256 GB
- n° 03 Portatile Samsung / HD 80 Gb / 512 Mb RAM / DVD- RW

Attrezzature di rete :

- n° 02 HP SERVER TOWER MODELLO: ML370 G6 - MS WS2008 R2 STD 64 BIT ED ROK
- n° 01 Hp Microserver Gen8 - Pentium Dual-Core 2,5 Ghz 64 bit – N. HD 2 (1tb x 2) – Ram 8 gb ddrIII
- n° 01 Dlink Switch a 16 Porte Gigabit 10/100/1000 Mbps
- n° 07 Switch Gigabit D-Link DGS-1008D
- n° 01 Access Point Wireless-G WAP54G
- n° 01 Hard Disk di backup dei vari client
- n° 01 Hard Disk di backup del server
- n° 01 Hard Disk di backup amministrazione
- n° 02 Hard Disk di commesse vecchie
- n° 01 Hard Disk di posta
- n° 01 Hard Disk di backup della Virtual Machine del server di posta
- n° 01 Gruppo di continuità

Plotter e stampanti :

- Plotter Hewlett Packard Design Jet 500
- Fotocopiatrice/stampante/Scanner di rete Kyocera Taskalfa 300i KX
- Fotocopiatrice/stampante/Scanner di rete Kyocera Taskalfa 2552ci KX a colori
- Stampante di rete Kyocera FS DN6950 KX
- Stampante Fax Copiatrice Brother MFC 8840D
- Stampante Color Laser Brother HL 2700 CN
- Stampante Brother MFC 7230
- Etichettatrice Brother QL 580 N
- Stampante MFC 6490 a Colori
- Stampante A2 T120

Software :

- n° 02 AutoCad Full 2019
- n° 06 Autocad LT 2019
- n° 07 ZWCad V.2015
- n° 04 CSI Berkeley SAP 2000 (2 NL e 2 L) più aggiornamento SAP versione 9
- n° 01 CSI Berkeley SAP 2000 V14
- n° 01 CSI Berkeley SAP 2000 V19

- n° 02 Tekla
- n° 01 Straus7
- n° 02 Midas (1 Civil e 1 Gen)
- n° 01 3D StudioMax
- n° 02 Logical Soft – Travilog 2008
- n° 01 Harpaceas Paratie
- Numerosi software dedicati all'ingegneria sviluppati internamente riguardanti il calcolo e validati secondo norma ISO 9001

Altro :

- Fascicolatrice GBC System2 Surebind
- Sistema di videoconferenza Logitech
- n° 01 Schermo al plasma Hitachi PLASMA42

PROGETTAZIONI ESEGUITE

Nel proprio campo di specializzazione ha avuto incarichi e consulenze per la progettazione preliminare, definitiva, esecutiva e costruttiva di alcune delle opere più significative a livello nazionale. Tra le opere progettate o in corso di progettazione sono presenti tutte le tipologie strutturali correnti nonché opere ad elevato contenuto di innovazione tecnologica quali:

- Fabbricati industriali
- Fabbricati multipiano per destinazione civile e industriale
- Strutture per impianti sportivi
- Serbatoi piezometri di stoccaggio a tetto fisso e galleggiante
- Serbatoi criogenici
- Gasometri idraulici Sfere per stoccaggio in pressione
- Vasche impregnamento cavi sottomarini e reti paramasso
- Ponti stradali e ferroviari in sistema misto acciaio-cls e interamente in acciaio
- Viadotti reticolari in sezione mista
- Ponti ad Arco in acciaio Duplex
- Travate Langer ferroviarie e non, di grande luce
- Attrezzature di varo per ponti in acciaio e c.a.p
- Pile e Spalle in c.a. per ponti e viadotti stradali e ferroviari
- Ponti Mobili
- Gallerie e rilevati
- Fondazioni e sottofondazioni

Di seguito si allegano alcune tra le commesse ritenute più significative.

PONTI AD ARCO

Ponte sul torrente Polcevera

Anno	2002
Incarico	Progettista - Progetto esecutivo
Sito dell'opera	Genova – Linea Parco Campobasso – Bivio Succursale al Km 4+328
Committente	RFI Roma
Descrizione opera	Il viadotto esistente è di tipo ferroviario, a doppio binario. È costituito da una travata reticolare in acciaio, continua sugli appoggi. La lunghezza complessiva è di 233 metri , suddivisa in tre campate di circa 76,5 + 80 + 76,5 metri di luce. Le nuove strutture saranno formate da tre arcate uguali tra loro, in semplice appoggio, poggianti su pile e spalle in c.a. Nella commessa è compreso anche lo studio delle pile, delle spalle e delle sottofondazioni.
Classe e categoria	IX b
Classe e categoria	I g

CARATTERISTICHE TECNICHE			
Lunghezza Totale Impalcato:	243.00 [m]	Lunghezza Arco:	80.00 [m]
Larghezza Totale Impalcato:	12.30 [m]	Freccia Massima:	16.30 [m]
Numero Campate:	3	Numero Pendini:	15
Campata con luce maggiore:	80.00 [m]	Interasse Pendini:	4.00 [m]



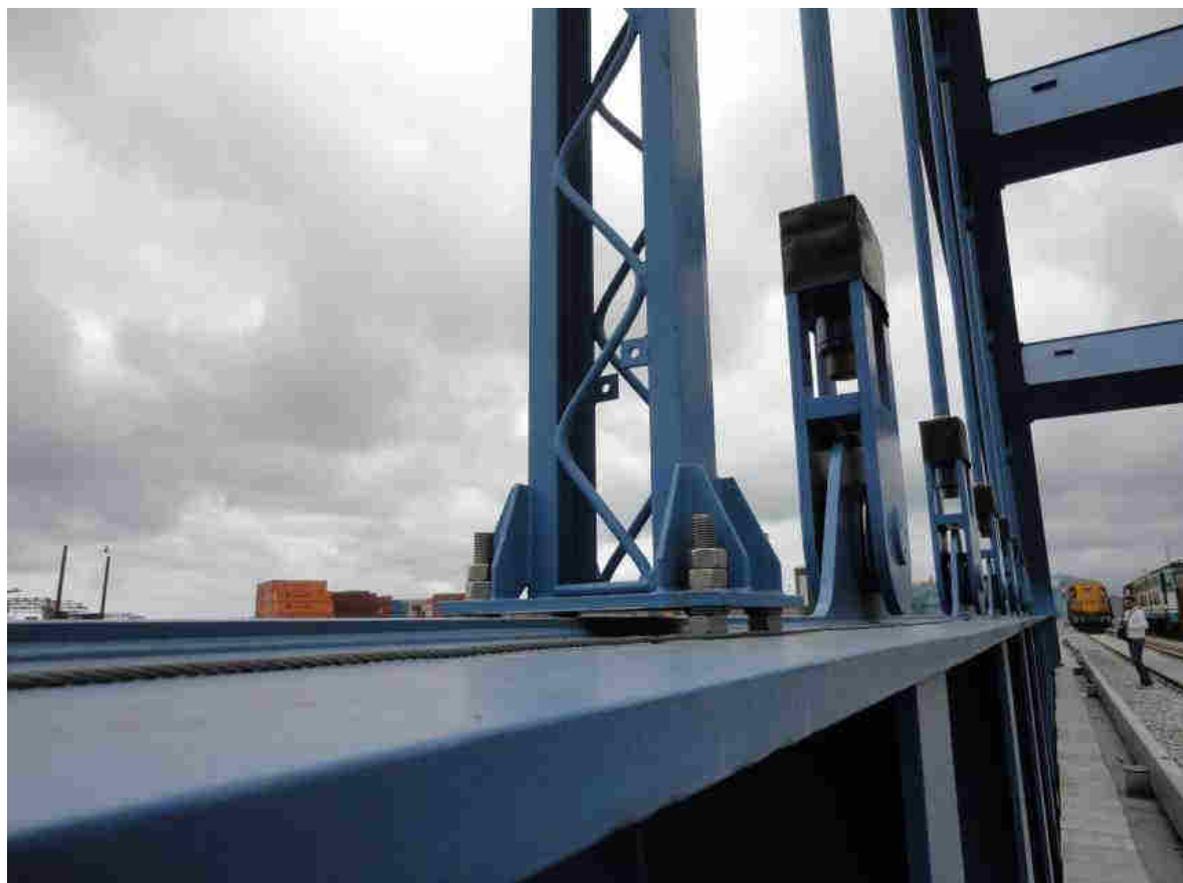
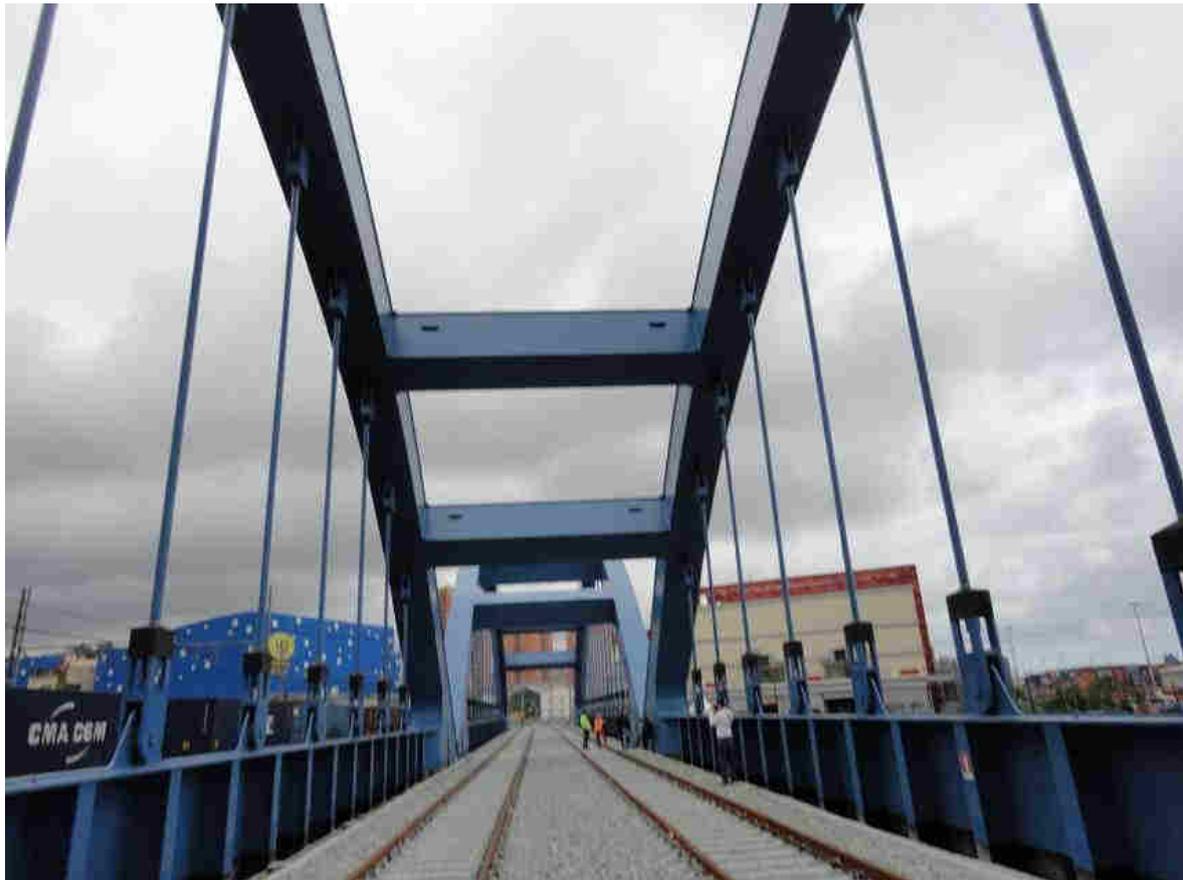


Ponte sul Polcevera Basso

Anno	2003
Incarico	Completamento della progettazione esecutiva
Sito dell'opera	Ponte sul torrente Polcevera – Genova Sampierdarena
Committente	Rete Ferroviaria Italiana Spa
Descrizione opera	L'intervento previsto nel nuovo progetto definitivo di variante è improntato nell'ottica di ridurre al minimo le interferenze con le aree di sponda e con l'assetto finale dell'alveo torrentizio del Polcevera: a tale fine sono state rimodulate le campate del ponte ferroviario in due di 80 m più una di 21 m = 181 m Questa soluzione ha consentito di lasciare una sola pila in alveo (spostata di circa 10 m rispetto alla posizione originariamente prevista a progetto Anas) e di distanziare le pile successive e precedenti dalla zona degli argini.
Classe e categoria	IX b
Classe e categoria	I g

CARATTERISTICHE TECNICHE			
Lunghezza Totale Impalcato:	181.00 [m]	Lunghezza Arco:	80.00 [m]
Larghezza Totale Impalcato:	10.80 [m]	Freccia Massima:	16.30 [m]
Numero Campate:	3	Numero Pendini:	15
Campata con luce maggiore:	80.00 [m]	Interasse Pendini:	4.00 [m]





Naviglio Grande VI 091 - VI 1 G

Anno	2004
Incarico	Progetto Esecutivo e Costruttivo per conto di Maire Engineering
Sito dell'opera	Linea A.C.sub tratta TO-NO – Naviglio Grande (Km 100+466 – 100+532)
Committente	CAV. TO-MI / Consulenti di MAIRE ENGINEERING S.p.a..
Descrizione opera	Il ponte è costituito da 1 campata in semplice appoggio di luce 47.70 m , con l'interasse fra le pareti è di 13,72 m.
Classe e categoria	IX b
Classe e categoria	I g

CARATTERISTICHE TECNICHE			
Lunghezza Totale Impalcato:	47.70 [m]	Lunghezza Arco:	47.70 [m]
Larghezza Totale Impalcato:	13.72 [m]	Freccia Massima:	12.00 [m]
Numero Campate:	1	Numero Pendini:	9
Campata con luce maggiore:	47.70 [m]	Interasse Pendini:	3.50 [m]





Ponte Ad Arco Su Parco Archeologico

Anno	1996
Incarico	Progetto Esecutivo e Costruttivo
Sito dell'opera	Regione Campania - Piano Intermodale dell'Area Flegrea Parco Archeologico - 1° Stralcio - Perizia di variante Strada di penetrazione A - Tratto: H (sez. 88a - 126)
Costruttore	COPIN
Descrizione opera	Si tratta di un ponte ad arco di luce pari a 58 metri
Classe e categoria	IX b

CARATTERISTICHE TECNICHE			
Lunghezza Totale Impalcato:	58.00 [m]	Lunghezza Arco:	58.00 [m]
Larghezza Totale Impalcato:	10.50 [m]	Freccia Massima:	12.00 [m]
Numero Campate:	1	Numero Pendini:	14
Campata con luce maggiore:	58.00 [m]	Interasse Pendini:	3.00 [m]



Ponte di Malizia

Anno	2000
Incarico	Progetto esecutivo, costruttivo e Direzione Lavori
Sito dell'opera	Siena
Committente	Comune di Siena
Costruttore	SMEB
Descrizione opera	Il ponte é costituito da una struttura in campata unica di 50 m di luce tipo Langher. L'arco sovrastante è unico, centrale, e realizzato in tubo ϕ 800 di materiale duplex . L'impalcato è in piastra ortotropa a cassone torsiorigido con larghezza complessiva di piattaforma di 15,8 m. I pendini di sospensione, anch'essi centrali, sono in fune spiroidale chiusa. Il progetto comprende le opere civili di sostegno del ponte, la viabilità di accesso ed una passerella pedonale interamente realizzata in acciaio duplex.
Classe e categoria	IX b

CARATTERISTICHE TECNICHE			
Lunghezza Totale Impalcato:	50.00 [m]	Lunghezza Arco:	50.00 [m]
Larghezza Totale Impalcato:	15.80 [m]	Freccia Massima:	10.40 [m]
Numero Campate:	1	Numero Pendini:	7
Campata con luce maggiore:	50.00 [m]	Interasse Pendini:	6.30 [m]



Ponte ad arco Tiburtina

Anno	2003
Incarico	Progetto Esecutivo per conto di PROGER
Sito dell'opera	Comune di Roma
Committente	RFI
Descrizione opera	E' un viadotto di scavalco fascio binari, ad arco a spinta eliminata con impalcato in piastra ortotropa di lunghezza 125 m , larghezza 29 m e altezza dell'arco in mezzera 25m.
Classe e categoria	IX b

CARATTERISTICHE TECNICHE			
Lunghezza Totale Impalcato:	125.00 [m]	Lunghezza Arco:	125.00 [m]
Larghezza Totale Impalcato:	29.00 [m]	Freccia Massima:	25.00 [m]
Numero Campate:	1	Numero Pendini:	17
Campata con luce maggiore:	125.00 [m]	Interasse Pendini:	6.50 [m]



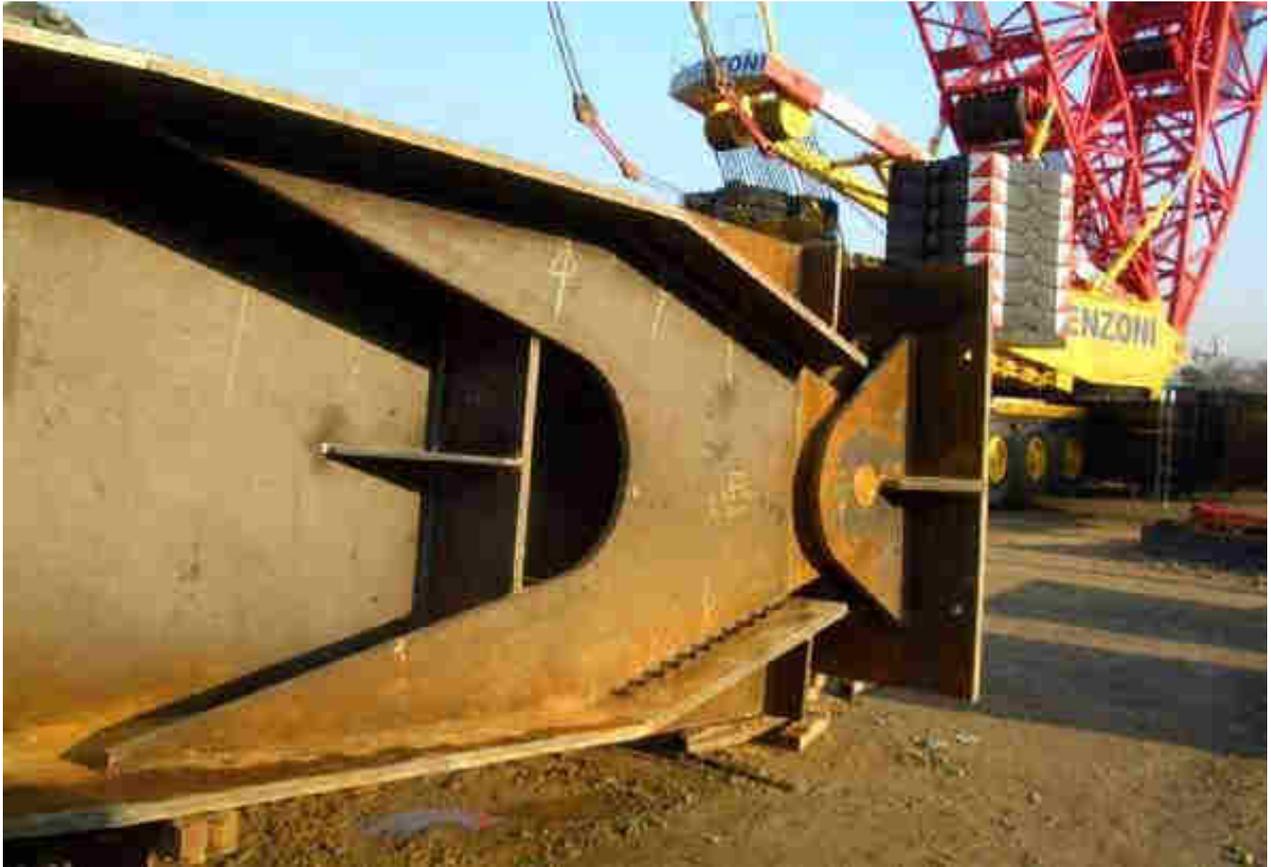
Ponte sul Fiume Adda

Anno	2006
Incarico	Progetto Esecutivo di Perizia di Variante per conto di SPEA Progetto Costruttivo per Cimolai S.p.A.
Committente	Autostrade per l'Italia
Costruttore	Pavimental
Descrizione opera	Il progetto prevede la realizzazione dei nuovi ponti in struttura mista acciaio – calcestruzzo rispettando l'attuale preesistenza dei ponti ad arco a via superiore degli anni '30 e '60 mantenendone con la realizzazione degli archi metallici l'esatta foggia e dimensione. La luce complessiva del viadotto è di ~ 165 m con distanza netta tra le cerniere dell'arco di ~ 82 m e freccia in chiave di 25 m. La larghezza complessiva della sezione è di 19,4 m.
Classe e categoria	: IX b

CARATTERISTICHE TECNICHE			
Lunghezza Totale Impalcato:	165.50 [m]	Lunghezza Arco:	82.20 [m]
Larghezza Totale Impalcato:	19.40 [m]	Freccia Massima:	24.90 [m]
Numero Campate:	5	Numero Pile intermedie:	-
Campata con luce maggiore:	82.20 [m]	Interasse Pile intermedie:	-







Viadotto Marchetti

Anno	2009
Incarico	Progetto Definitivo per conto di ATIVA Engineering
Descrizione opera	Progetto definitivo di un viadotto autostradale di prima categoria, ubicato in frazione Borgata Marchetti nel comune di Pavone C.se (To), sulla bretella autostradale A5/A4 Ivrea Santhià, tra le progressive 0+200 e 0+600. Il viadotto viene realizzato con una struttura ad arco singolo a via inferiore, con luce tra le spalle di 250 m . L'impalcato, appeso all'arco per mezzo dei pendini di sospensione, comprenderà due carreggiate autostradali, ciascuna larga 14.5 m, più due banchine di 1.7 m ciascuna, per un totale di 17.85 m per via ed una lunghezza complessiva di impalcato pari a 41.10m
Classe e categoria	IX b

CARATTERISTICHE TECNICHE			
Lunghezza Totale Impalcato:	250.00 [m]	Lunghezza Arco:	250.00 [m]
Larghezza Totale Impalcato:	41.10 [m]	Freccia Massima:	53.75 [m]
Numero Campate:	1	Numero Pendini:	26
Campata con luce maggiore:	250.00 [m]	Interasse Pendini:	8.00 [m]





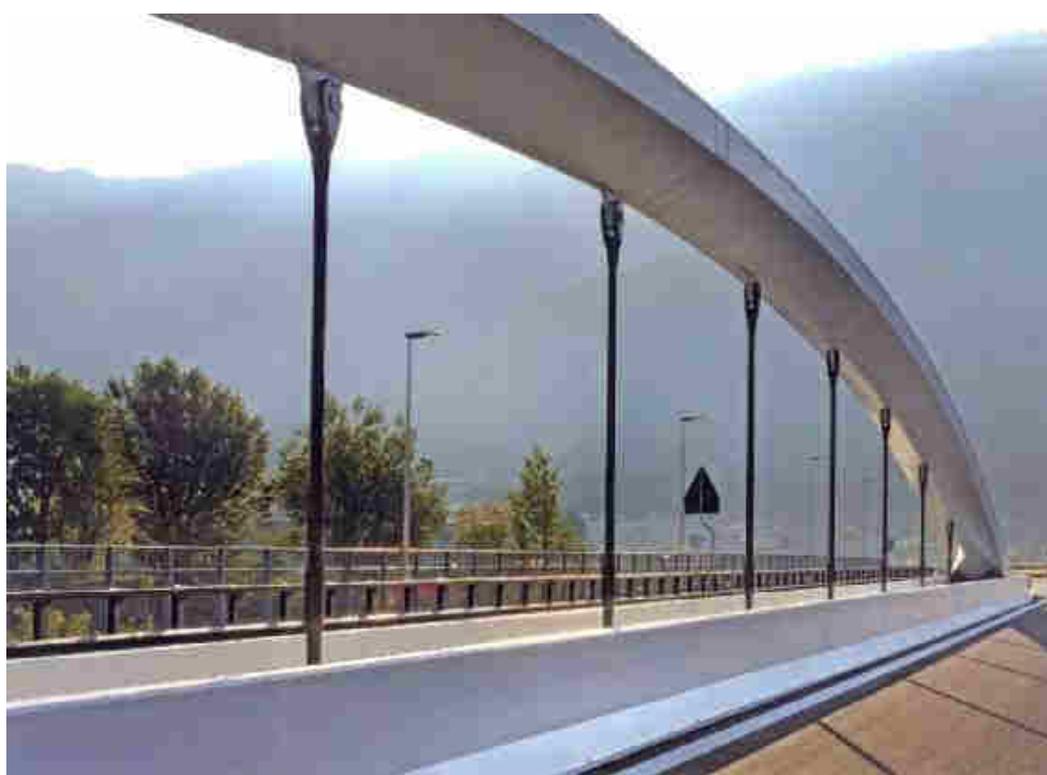




Ponte ad arco a Trento

Anno	2011
Incarico	Progetto Costruttivo per conto di Cordioli & C. S.p.A
Descrizione opera	L'opera seguente è il progetto esecutivo del ponte sull'Adige nell'ambito del progetto di realizzazione del "collegamento viario tra la S.S.12 – casello autostradale di Trento sud e la S.P. 90 in località Ravina. Essa è costituita da impalcato in piastra ortotropa di 4 campate 34+34+81+17 con quella di luce maggiore realizzate con arco metallico ribassato a via inferiore. La campata sormontata dall'arco è collegata alle rampe d'accesso mediante delle cerniere che permettono mutue rotazioni nel piano verticale. L'andamento planimetrico del ponte è parzialmente curvilineo nelle prime due campate lato spalla est. Gli elementi di arredo sono costituiti dai sicurvia disposti ai margini della carreggiata, dalla barriera di protezione al bordo esterno del marciapiede e da due velette di finitura su bordo esterno. Nella zona sottesa all'arco due new jersey separano la carreggiata dalla zona di attacco dei pendini. Il ponte è stato posto in opera per varo frontale
Classe e categoria	IX b

CARATTERISTICHE TECNICHE			
Lunghezza Totale Impalcato:	166.58 [m]	Lunghezza Arco:	81.00 [m]
Larghezza Totale Impalcato:	18.50 [m]	Freccia Massima:	6.30 [m]
Numero Campate:	4	Numero Pendini:	9
Campata con luce maggiore:	81.00 [m]	Interasse Pendini:	6.00 [m]





Ponte ad arco Socchieve

Anno 2011

Incarico Progetto Costruttivo per Cordioli & C. S.p.A

Descrizione opera Il ponte ad arco, che presenta una luce di circa **132 m**, è realizzatosi in provincia di Udine nell'ambito della Progettazione Esecutiva dei "Lavori di Costruzione per l'adeguamento funzionale della S.S. n. 52 Carnica dal km 24+000 al km 27+000 – Variante di Socchieve". La struttura principale è un ponte ad arco a via inferiore in semplice appoggio sull'intera luce costituito da due archi scatolari esagonali inclinati collegati mediante traversi anch'essi scatolari. Lo schema trasversale è quindi quello di una trave tipo vierendel le cui briglie sono costituite dagli archi ed i montanti dai traversi di collegamento. La sezione trasversale dell'arco, di tipo esagonale, presenta un'altezza di 1.5 m ed una larghezza di 1.5 m. L'impalcato è costituito da due travi catena laterali inclinate collegate all'arco mediante due cortine di sospensione costituite ciascuna da 12 barre tipo Macalloy. Il piano viario costituito da una soletta di spessore 23cm gettata su predalles metalliche è sorretto dai traversi che collegano le travi catena. All'esterno dell'ingombro degli archi è presente su ciascun lato una passerella pedonale sorretta da remi a sbalzo collegati alle travi catena in prossimità dei traversi. La larghezza complessiva della soletta è di 11.8 m di cui 10.5 carrabili

Classe e categoria : IX b

CARATTERISTICHE TECNICHE			
Lunghezza Totale Impalcato:	132.00 [m]	Lunghezza Arco:	132.00 [m]
Larghezza Totale Impalcato:	11.80 [m]	Freccia Massima:	20.00 [m]
Numero Campate:	1	Numero Pendini:	24
Campata con luce maggiore:	132.00 [m]	Interasse Pendini:	9.00 [m]





Ponte ad arco Naviglio Grande

Anno	2010
Incarico	Progetto Esecutivo per Marcallo
Descrizione opera	Nell'ambito della progettazione esecutiva relativa agli interventi di ammodernamento e adeguamento del tratto autostradale A4 Novara est – Milano, zona variante di Bernate, è prevista la realizzazione della presente opera. Trattasi di un unico impalcato a doppia carreggiata a struttura mista acciaio-clt, portato da n°3 travi longitudinali di altezza costante pari a 2.20, poste ad interasse di 18.925m, ognuna delle quali sorretta da un arco a sezione costante in acciaio mediante pendini. Le 2 carreggiate presenti hanno dimensione 15.40m, di cui 3 corsie per senso di marcia da 3.75m, una corsia supplementare d'emergenza di larghezza 3.45m ed una banchina laterale di 0.70m. La struttura nel complesso è costituita da un'unica campata con luce tra gli appoggi di 51m ed è realizzata con 3 travi principali di altezza costante pari a 2.20, poste ad interasse di 18.925m. Ponte formato da tre travi ad arco a spinta eliminata
Classe e categoria	IX b

CARATTERISTICHE TECNICHE			
Lunghezza Totale Impalcato:	51.00 [m]	Lunghezza Arco:	51.00 [m]
Larghezza Totale Impalcato:	37.85 [m]	Freccia Massima:	14.11 [m]
Numero Campate:	1	Numero Pendini:	9
Campata con luce maggiore:	51.00 [m]	Interasse Pendini:	4.25 [m]



Ponte Forno Allione

Anno	2011
Incarico	Progetto Costruttivo per conto di Collini
Descrizione opera	L'opera consiste nella realizzazione di un ponte ad arco a via inferiore in singola campata, di lunghezza 54 m , con struttura a archi esterni inclinati controventati. Le travi catena delle strutture ad arco fungono da appoggio per i traversi e da vincolo per gli elementi a mensola che reggono le passerelle pedonali all'esterno della carreggiata. La soletta in cemento armato è ordita in direzione longitudinale e ha quindi schema statico di trave continua sui traversi, opportunamente piolati.
Classe e categoria	IX b

CARATTERISTICHE TECNICHE	
Lunghezza Totale Impalcato: 54.00 [m]	Lunghezza Arco: 54.00 [m]
Larghezza Totale Impalcato: 17.40 [m]	Freccia Massima: 14.80 [m]
Numero Campate: 1	Numero Pendini: 11
Campata con luce maggiore: 54.00 [m]	Interasse Pendini: 4.50 [m]



Ponte Saletto

Anno	2011
Incarico	Progetto Costruttivo per conto di Collini
Descrizione opera	L'opera consiste nella realizzazione di un ponte ad arco a via inferiore in singola campata, di lunghezza 63 m , con struttura a archi esterni inclinati controventati. Le travi catena delle strutture ad arco fungono da appoggio per i traversi e da vincolo per gli elementi a mensola che reggono le passerelle pedonali all'esterno della carreggiata. La soletta in cemento armato è ordita in direzione longitudinale e ha quindi schema statico di trave continua sui traversi, opportunamente piolati.
Classe e categoria	IX b

CARATTERISTICHE TECNICHE	
Lunghezza Totale Impalcato: 63.00 [m]	Lunghezza Arco: 63.00 [m]
Larghezza Totale Impalcato: 17.40 [m]	Freccia Massima: 19.85 [m]
Numero Campate: 1	Numero Pendini: 11
Campata con luce maggiore: 63.00 [m]	Interasse Pendini: 4.50 [m]

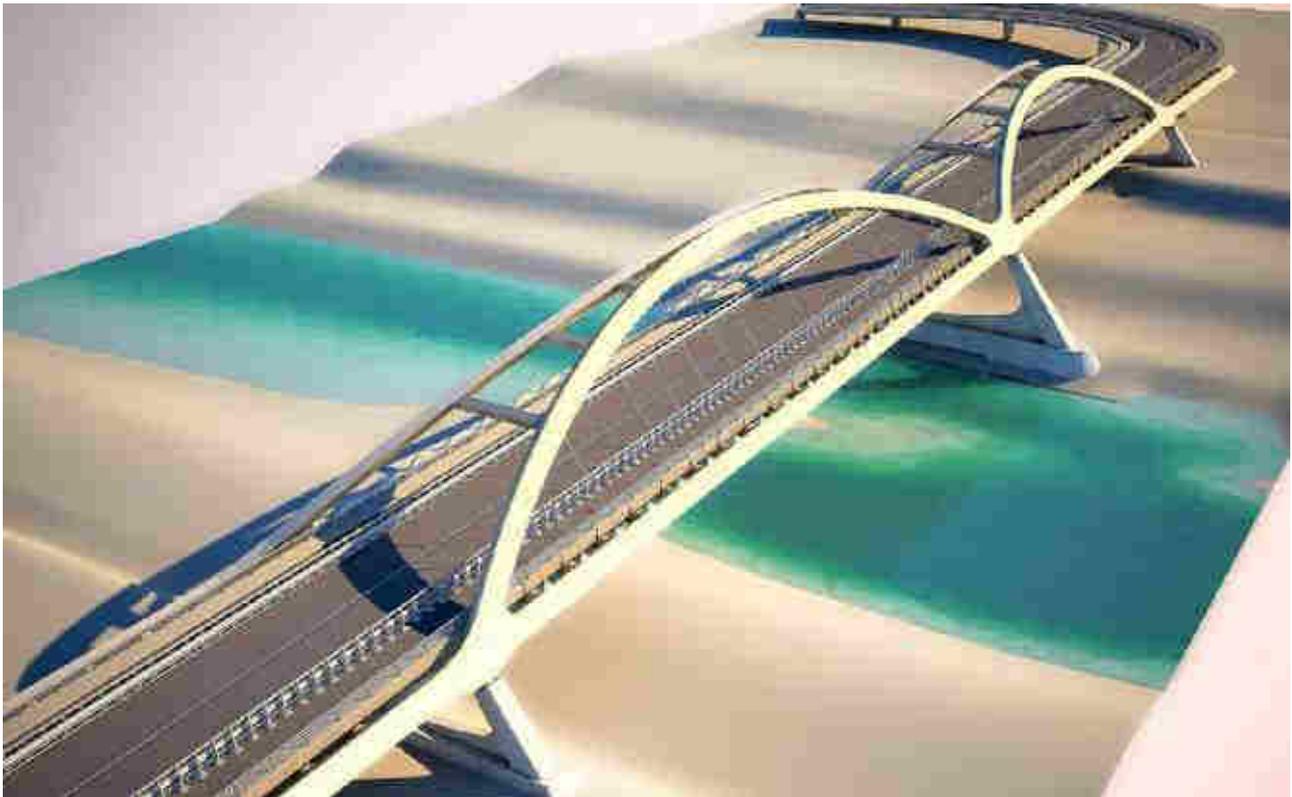


Ponte Arno

Anno	2009
Incarico	Progetto Costruttivo per conto di Impresa
Descrizione opera	Il ponte principale è composto di quattro campate (L = 258 m), di cui le due centrali con struttura a archi esterni inclinati controventati, a via inferiore (L = 110 m e 70 m). Le travi catena delle strutture ad arco, sono invece continue per tutte e quattro le campate del ponte, fungendo anche da appoggio per i traversi. L'impalcato comprenderà due corsie di transito larghe 3.75 m più due banchine di 1.5 m ciascuna, per un totale di 10.5 m. All'esterno delle corsie di transito sono previste, zone di passaggio pedonale di larghezza 3 m per lato. La sezione trasversale del ponte è completata da una soletta con spessore di 25 cm, gettata su lastre prefabbricate e connessa alla carpenteria metallica tramite connettori tipo Nelson.
Classe e categoria	IX b

CARATTERISTICHE TECNICHE			
Lunghezza Totale Impalcato:	265.00 [m]	Lunghezza Arco:	110.00 [m]
Larghezza Totale Impalcato:	23.40 [m]	Freccia Massima:	18.30 [m]
Numero Campate:	4	Numero Pendini:	19
Campata con luce maggiore:	110.00 [m]	Interasse Pendini:	5.00 [m]





Ponte ad arco Bradanica

Anno	2011
Incarico	Progetto Costruttivo per conto di Cordioli & C. S.p.A.
Sito dell'opera	SS 655 "Bradánica", provincia di Matera
Committente	Intini Angelo S.r.l
Costruttore	Cordioli & C. S.p.A
Descrizione opera	Il ponte ad arco sul torrente Gravina, da realizzarsi in provincia di Matera nell'ambito dei lavori per la SS n° 655 "Bradánica", è una struttura ad arco singolo centrale a spinta eliminata in schema statico di semplice appoggio sull'intera luce di circa 143.6 m . L'arco e le coppie di bielle rettilinee che lo sostengono in corrispondenza delle spalle hanno sezione trasversale scatolare di forma ottagonale di altezza 1.6 m; essi sono collegati al piano viario mediante 19 coppie di pendini inclinati, ognuno costituito da 19 trefoli intrecciati. La freccia dell'arco in mezzeria è pari a 27.0 m. La struttura metallica dell'impalcato è costituita da due travi catena interne rettilinee di altezza 2.2 m, poste ad interasse 10.5 m, e da due laterali di altezza 50 cm cui sono collegati i pendini dell'arco. In corrispondenza delle spalle è presente una struttura "a martello" necessaria per garantire l'incastro delle bielle alla base. Il piano viario, di larghezza variabile da 18.8 a 27.0 m, è costituito da una soletta di spessore 20 cm gettata su coppelle metalliche ed ordita longitudinalmente tra i traversi che collegano le travi; la sezione stradale presenta una carreggiata a due sensi di marcia di larghezza 10.5 m, compresi tra le travi catena, e due marciapiedi laterali.
Classe e categoria	IX b

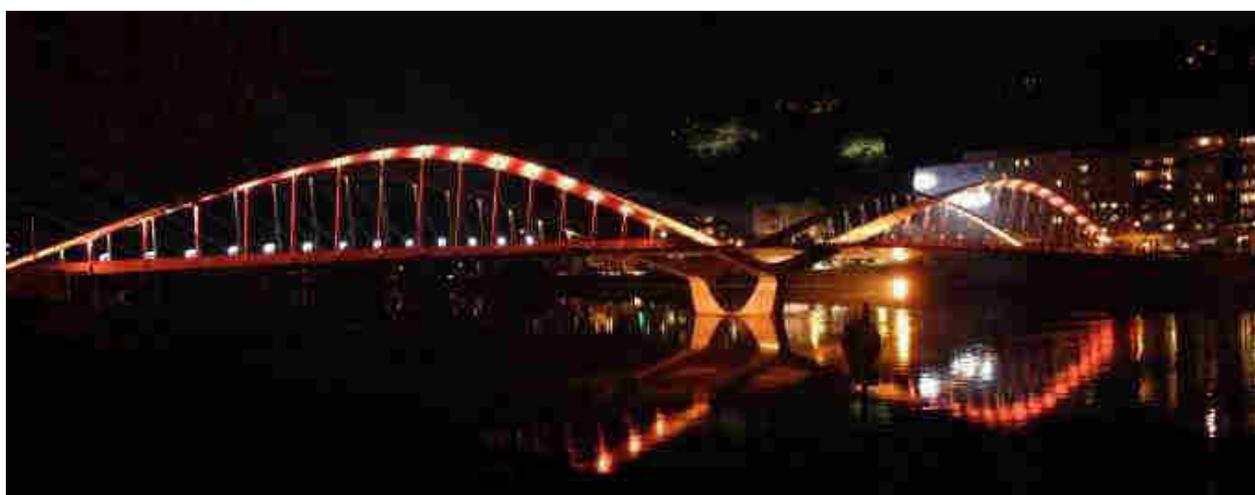
CARATTERISTICHE TECNICHE			
Lunghezza Totale Impalcato:	143.60 [m]	Lunghezza Arco:	143.60 [m]
Larghezza Totale Impalcato:	27.02 [m]	Freccia Massima:	25.90 [m]
Numero Campate:	1	Numero Pendini:	19
Campata con luce maggiore:	143.60 [m]	Interasse Pendini:	9.00 [m]

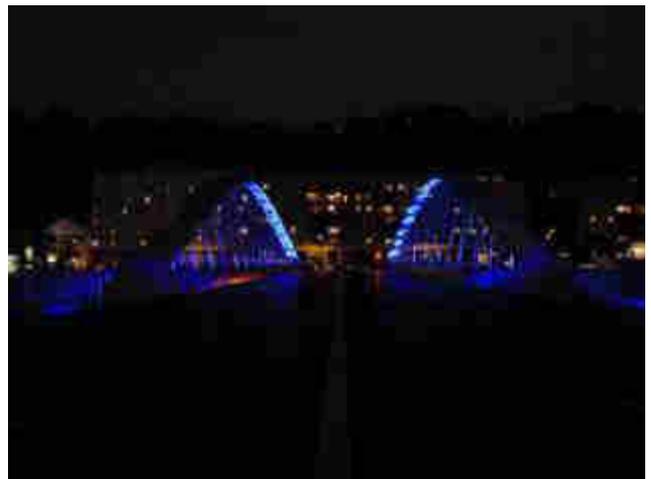


Ponte Schuman

Anno	2012
Incarico	Progetto esecutivo di dettaglio del ponte Schuman a Lione per Cordioli&C. S.p.A.
Sito dell'opera	Lione
Descrizione opera	Il ponte è costituito da tre campate continue (85,07 m - 84,871 m - 9,047 m = 178.99 m) su quattro supporti. Le due campate principali sono archi costruiti in modo tale che la sovrastruttura descriva una sorta di "seno". La struttura è composta da archi auto-ancorati, inclinati a 10° rispetto alla verticale. Tali archi sono realizzati mediante scatole di metallo triangolari a sezione variabile in modo tale da creare una sorta di movimento elicoidale molto elegante.
Classe e categoria	IX b

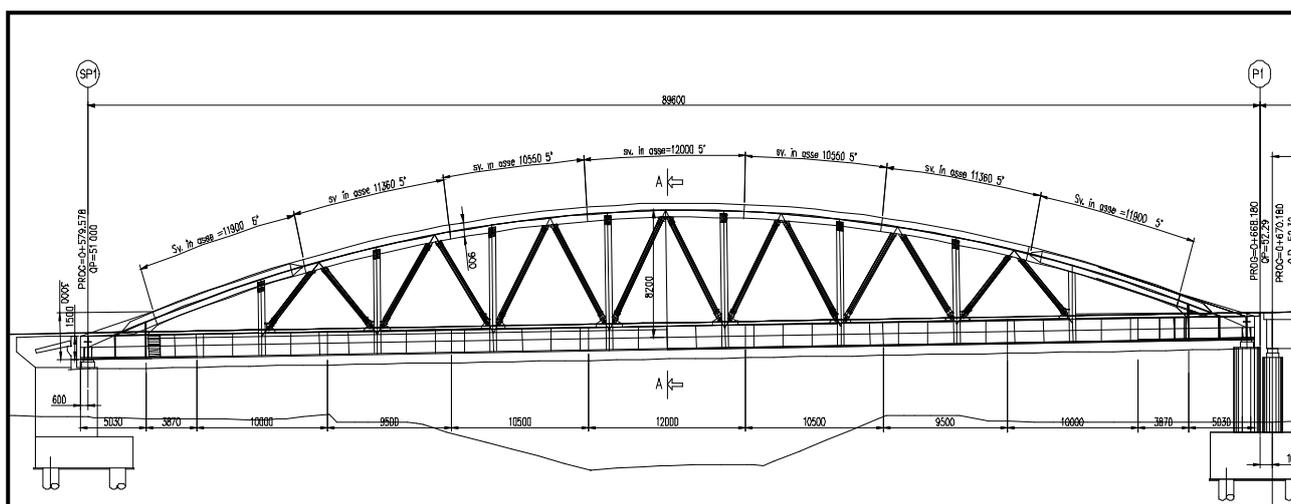
CARATTERISTICHE TECNICHE			
Lunghezza Totale Impalcato:	180.00 [m]	Lunghezza Arco:	85.07 [m]
Larghezza Totale Impalcato:	25.75 [m]	Freccia Massima:	9.27 [m]
Numero Campate:	3	Numero Pendini:	15
Campata con luce maggiore:	85.07 [m]	Interasse Pendini:	4.00 [m]





Ponte sul fiume Conca

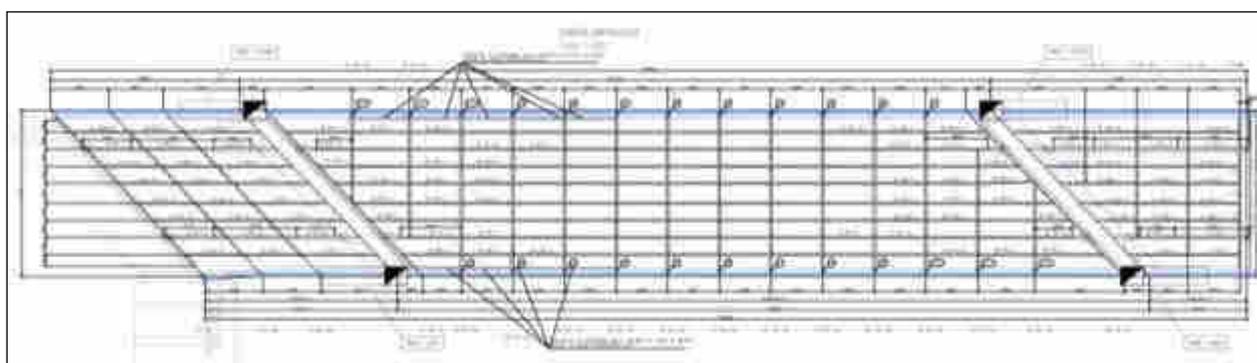
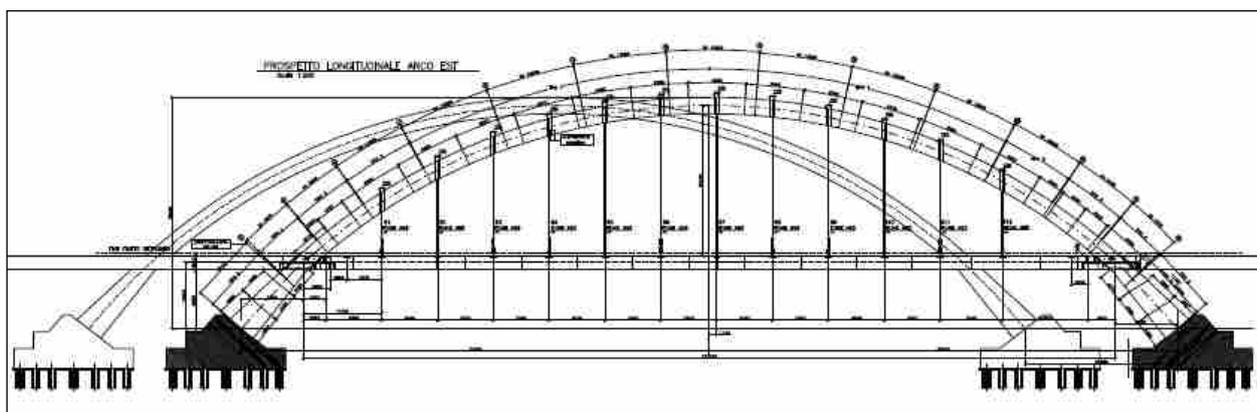
Anno	2012
Incarico	Progetto esecutivo per conto di Sgai S.r.l
Sito dell'opera	Rimini-Forlì
Descrizione opera	L'opera è costituita da un viadotto con schema statico di trave in semplice appoggio di luce pari a 88.6m e da una rampa di accesso che ha schema statico di trave continua su 4 campate di luce 30.9+33+33+30.9 m per una lunghezza complessiva di 127.8 m . La campata principale, è caratterizzata da una struttura reticolare con andamento delle briglie superiori ad arco; le travi principali sono collegate inferiormente tramite traversi ad anima piena, interposti a distanza di 4.43 m. La travata metallica della rampa è costituita da tre travi affiancate, di altezza costante pari a 1.85 m ad interasse di 5.0 m realizzate a doppio T in saldato composto. I diaframmi sono ad anima piena e sono posti ad interasse massimo di 6.60 m e gli irrigidenti ad interasse massimo di 3.30 m. La campata maggiore è realizzata da due travi reticolari con andamento della briglia superiore ad arco. Tali elementi sono disposti lateralmente alla carreggiata e sono collegati inferiormente mediante traversi ad anima piena composti e saldati
Classe e categoria	IX b



Ponte ad arco per Expò su A4

Anno	2012
Incarico	Progetto costruttivo per Cordioli&C. S.p.A
Sito dell'opera	Milano
Descrizione opera	L'opera è costituita da un ponte ad arco di prima categoria, luce totale 140 m, ubicato in adiacenza al nuovo quartiere espositivo. Il progetto prevede la costruzione di due archi incastrati alla base e collegati da due traversi per fornire appoggio agli impalcati. L'impalcato è dunque appoggiato agli estremi e appeso agli archi mediante pendini. In pianta i due archi sono sfalsati per cui i traversi di collegamento risultano ruotati rispetto all'impalcato di circa 46°.
Classe e categoria	IX b

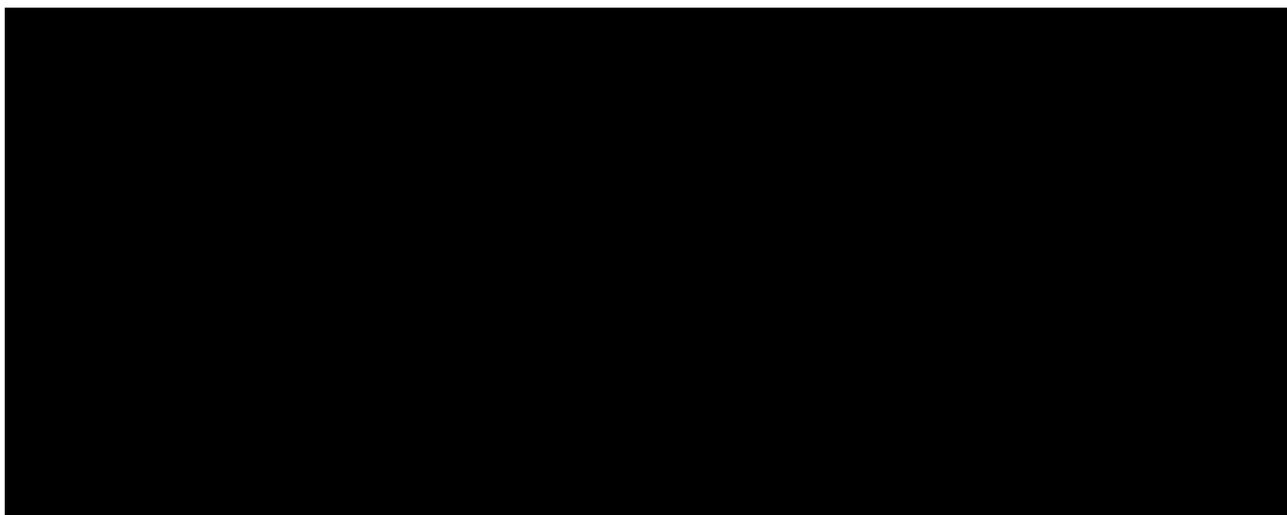
CARATTERISTICHE TECNICHE			
Lunghezza Totale Impalcato:	140.00 [m]	Lunghezza Arco:	140.00 [m]
Larghezza Totale Impalcato:	26.46 [m]	Freccia Massima:	33.76 [m]
Numero Campate:	1	Numero Pendini:	12
Campata con luce maggiore:	140.00 [m]	Interasse Pendini:	8.35 [m]



Ponte ad arco per Expò su A8

Anno	2012
Incarico	Progetto costruttivo per Cordioli&C. S.p.A
Sito dell'opera	Milano
Descrizione opera	L'opera è costituita da un ponte ad arco di circa 91 m, misurati in asse appoggi; l'arco ha una freccia pari a 30 m, misurata in mezzeria. La travata metallica è costituita da un cassone torsio-rigido chiuso, le cui pareti verticali sono costituite dalle anime di 2 travi di altezza variabile da 2.50 m minimi a 2.90 m circa, in funzione della pendenza trasversale dell'impalcato, poste ad interasse 6.0. Completano la travata metallica quattro travi di spina. L'impalcato ha larghezza variabile da un minimo di 12.7 m in corrispondenza della pila A a 14.58 m in corrispondenza della spalla B. La soletta in calcestruzzo armato, di spessore costante pari a 20 cm, è gettata su predelle metalliche. La struttura dell'arco metallico ha sezione rettangolare 2.5 m di altezza e 3.0 m di larghezza, ed è collegato all'impalcato mediante 9 funi di diametro 92 mm. I pendini sono posti ad interasse 7.5 m e collegati unicamente al lato in esterno curva dell'impalcato.
Classe e categoria	IX b

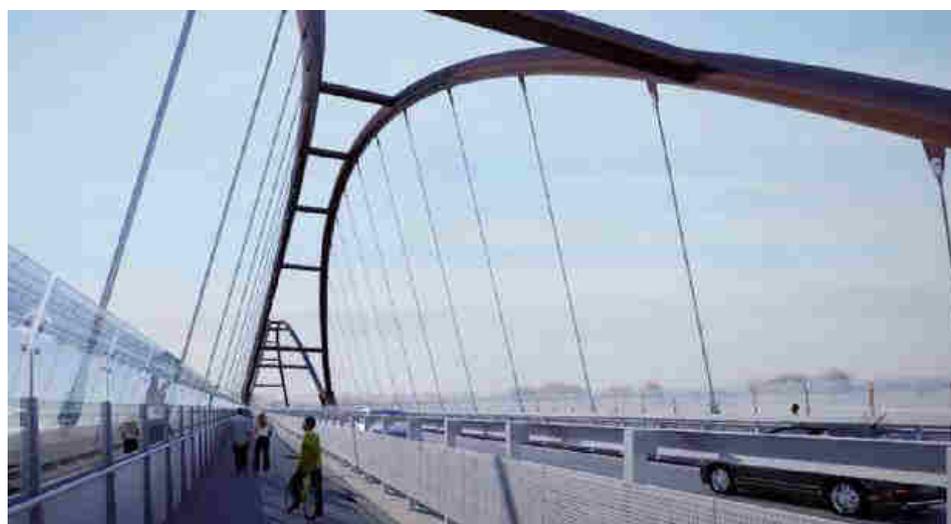
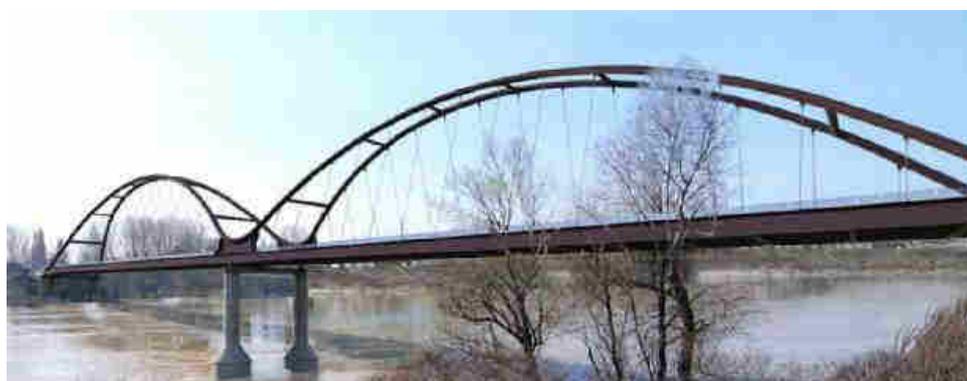
CARATTERISTICHE TECNICHE	
Lunghezza Totale Impalcato: 91.00 [m]	Lunghezza Arco: 91.00 [m]
Larghezza Totale Impalcato: 14.58 [m]	Freccia Massima: 30.00 [m]
Numero Campate: 1	Numero Pendini: 9
Campata con luce maggiore: 91.00 [m]	Interasse Pendini: 7.5 [m]



Ponte ad arco sul Pò a Mantova

Anno	2013
Incarico	Progetto preliminare di consulenza per il RUP
Sito dell'opera	Mantova
Descrizione opera	L'opera è costituita da due ponti ad arco a via inferiore collegati tra loro in maniera continua e costituiti da due archi affiancati; assieme coprono complessivamente una luce di 330 m circa. Il ponte più grande ha una luce di 180 m ed una freccia in chiave di 35m; quello più piccolo ha una luce di 150 m ed una freccia in chiave di 30 m. I due archi inclinati che costituiscono ciascun ponte hanno sezione tubolare in acciaio tipo Cor-Ten e sono stabilizzati trasversalmente da una serie di traversi che realizzano uno schema a Vierendeel.
Classe e categoria	IX b

CARATTERISTICHE TECNICHE			
Lunghezza Totale Impalcato:	329.00 [m]	Lunghezza Arco:	180.00 [m]
Larghezza Totale Impalcato:	22.00 [m]	Freccia Massima:	35.00 [m]
Numero Campate:	2	Numero Pendini:	16
Campata con luce maggiore:	180.00 [m]	Interasse Pendini:	9.00 [m]



Ponte ad arco Meier

Anno	2013
Incarico	Progetto costruttivo per conto di Cimolai S.p.A.
Sito dell'opera	Alessandria
Descrizione opera	L'opera è un ponte ad arco, in acciaio con soletta collaborante in cemento armato, si compone di due impalcati con andamento planimetrico curvo, di luce $L = 185.00$ m. (asse appoggi), sostenuti da un sistema di stralli ancorati ad un arco inclinato (21° rispetto alla verticale); l'arco, conformato in pianta con lo stesso andamento della trave di bordo dell'impalcato pedonale, conduce a stralli verticali, per il sostegno della parte pedonale, e stralli ad inclinazione variabile, per quelli dell'impalcato stradale. Le travi costituiscono un cassone torsiorigido le cui pareti laterali sono le anime delle travi, la parete inferiore è la controventatura e la superiore è la soletta. Essendo prevista una soluzione in cui il montaggio dell'arco avviene a seguito della maturazione del getto della soletta, durante l'esercizio, le proprietà statiche dell'impalcato saranno a tutti gli effetti quelle di una sezione mista. Gli appoggi sulle due testate (su spalle in cemento armato) sono n. 2+2 dispositivi isolatori sismici elastomerici.
Classe e categoria	IX b

CARATTERISTICHE TECNICHE	
Lunghezza Totale Impalcato: 185.00 [m]	Lunghezza Arco: 185.00 [m]
Larghezza Totale Impalcato: 30.50 [m]	Freccia Massima: 33.70 [m]
Numero Campate: 1	Numero Pendini: 13
Campata con luce maggiore: 185.00 [m]	Interasse Pendini: 13.22 [m]







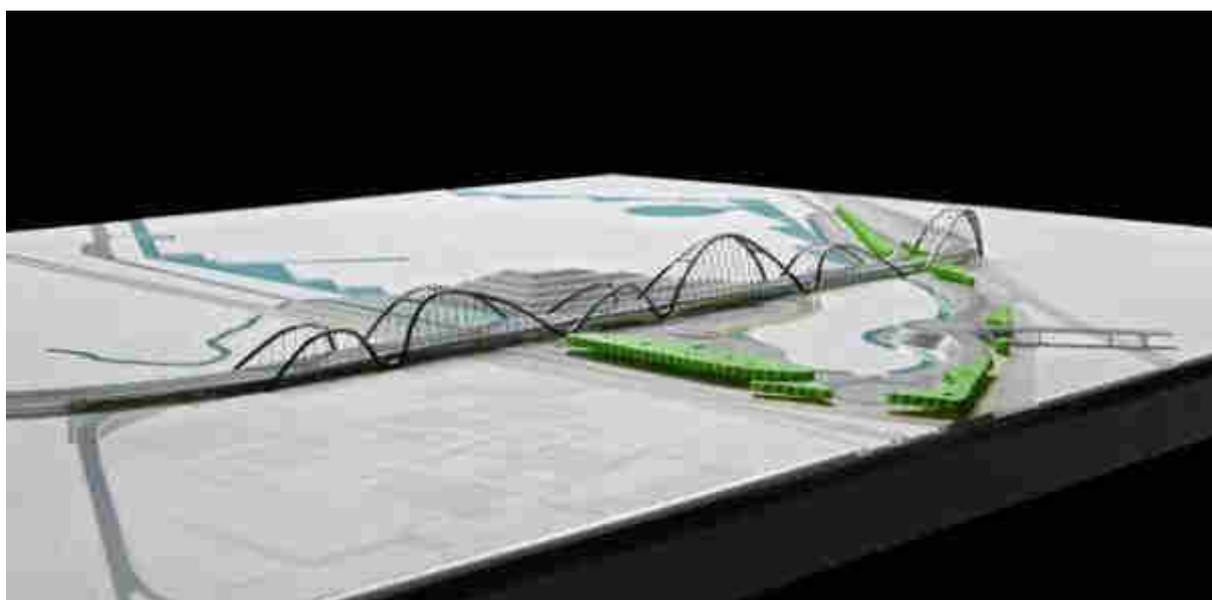
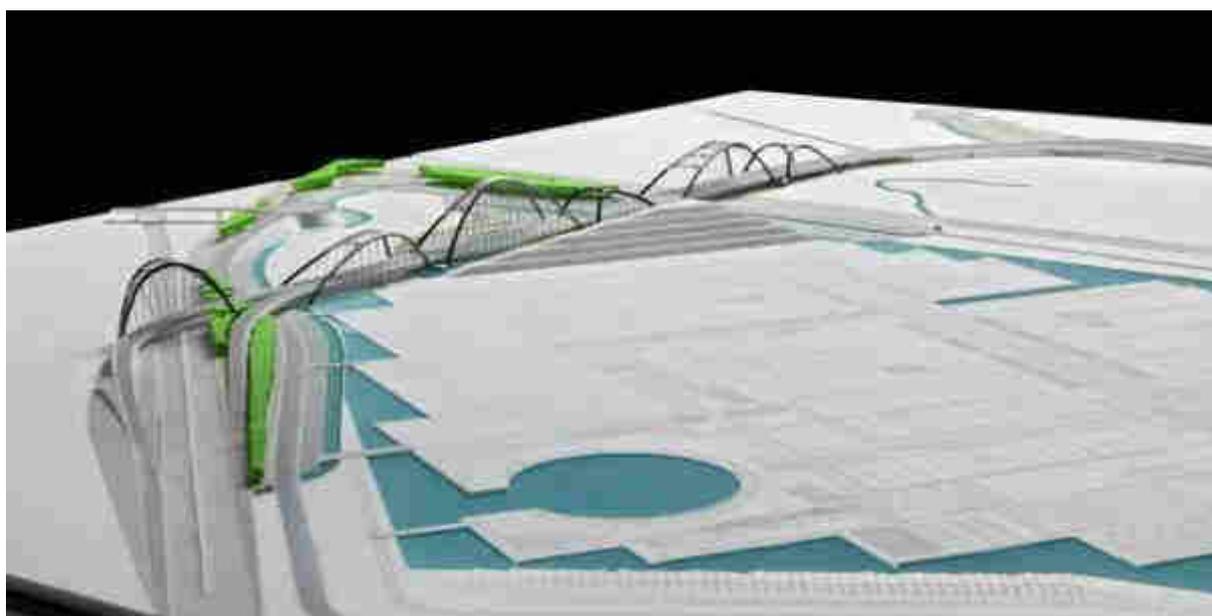
Ponte ad arco Roma - Ostiense

Anno	2008
Incarico	Progetto esecutivo per il ponte Ostiense
Sito	Roma
Cliente	Italiana Costruzioni S.p.A.
Descrizione opera	La struttura è un ponte di collegamento tra la tangenziale e la via Ostiense Ostiense sopra le linee ferroviarie sulla linea B della metropolitana e della ferrovia Roma - Ostia Lido.
Classe e categoria	IX b



Milano Expò 2015

Anno	2011
Incarico	Gara per l'ammodernamento del traffico nella zona di EXPO 2015
Sito dell'opera	Rho (Milano)
Descrizione opera	Il progetto è costituito da 3 ponti ad arco, rispettivamente, di 70 m + 120 m, 70 m + 150 m + 100 m e 131,6 m. L'arco è costituito da un tubo di diametro di 2,2 m mentre i ponti principali sono realizzati con un profilato in acciaio cemento composito 2,2 m. Il tipo di acciaio degli archi è S460.
Classe e categoria	IX b







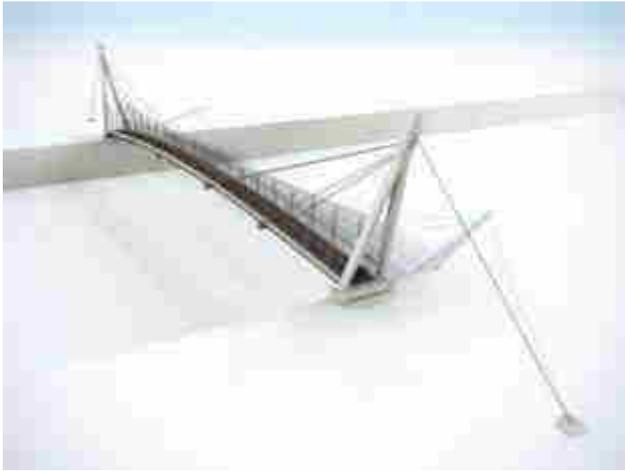
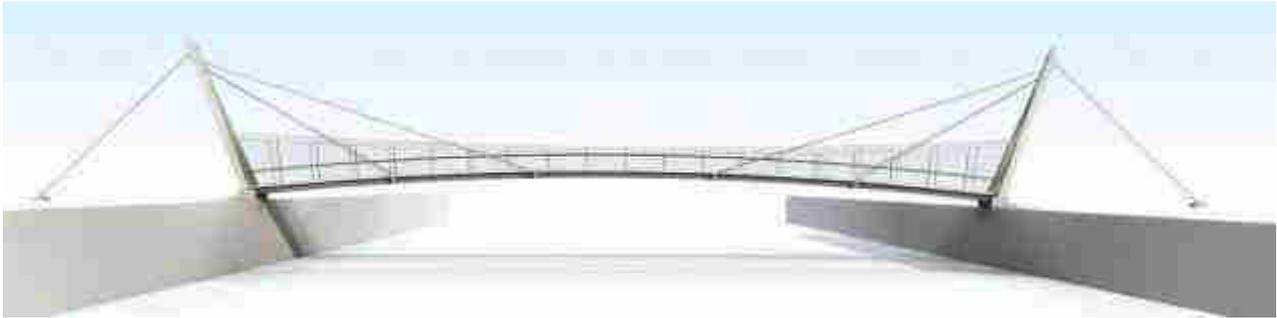
PONTI STRALLATI

Passerella pedonale nella zona Ruffolo

Anno	2004
Incarico	Direzione Operativa e Contabilità e Assistenza Cantiere
Sito dell'opera	Siena
Committente	Comune di Siena
Costruttore	MMI
Descrizione opera	La passerella pedonale, con struttura portante del tipo strallato, ha l'impalcato costituito da profilati in acciaio duplex a doppio T di luce in asse appoggi 59.40 m . La sezione trasversale dell'impalcato ha una larghezza di 2500 mm ed è ottenuta con una soletta, di spessore pari a 20 cm, gettata su predalles ordite trasversalmente alle travi principali. Le antenne di attacco degli stralli hanno una forma ad Y e sono costituite da sezioni scatolari. Gli stralli, che collegano l'impalcato alle antenne, hanno un diametro di 60 mm, mentre i retrocavi, che ancorano l'antenna al suolo, hanno un diametro di 70 mm. Le rampe di accesso alla passerella pedonale sono costituite da due travi continue su due campate. Direttore dei Lavori e Coordinatore per la Sicurezza in fase di esecuzione : Ing. Bagozzi
Classe e categoria	IX b

CARATTERISTICHE TECNICHE	
Lunghezza Totale Impalcato: 59.40 [m]	Numero Pennoni: 2
Larghezza Totale Impalcato: 2.50 [m]	Altezza Pennone: 11.70 [m]
Numero Campate: 1	Stralli per Pennone: 6
Campata con luce maggiore: 59.40 [m]	Interasse Stralli: 11.90 [m]





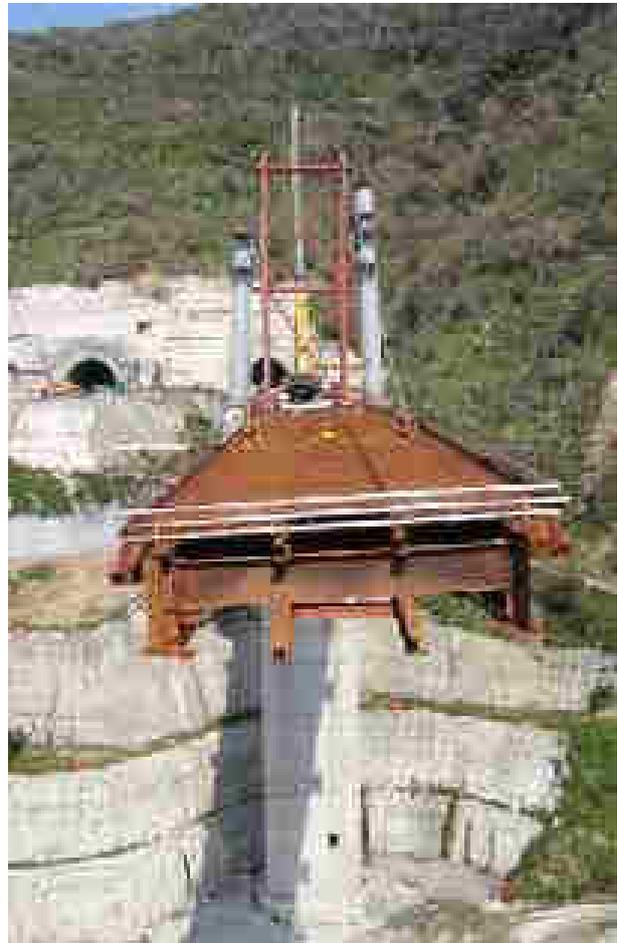


Favazzina

Anno	2009
Incarico	Progetto Esecutivo e Costruttivo di Cimolai S.p.A.
Cliente	Consorzio Salerno Reggio Calabria – Impregilo Condotte
Costruttore	Cimolai S.p.A.
Descrizione opera	L'autostrada Salerno-Reggio Calabria è un lavoro di grande importanza strategica per il paese. Il progetto di modernizzazione è suddiviso in 11macro-lotti e 46 lotti, divisi su un tratto di circa 443 km. Attualmente, il valore del lavoro è superiore a 6 miliardi. Il Favazzina riveste un ruolo di particolare importanza, sia per la posizione, sia per i particolari di ingegneria che vengono utilizzati nella realizzazione del ponte strallato. L'estensione totale di questo viadotto è di circa 440 metri , (due campate di riva da 110 m ciascuna e quella centrale da 220 m). I due pilastri centrali sono composti da due torri che supportano la piattaforma con ben 32 cavi, disposti in uno schema ad arpa. Il lavoro comprende anche l'analisi del montaggio.
Classe e categoria	IX b

CARATTERISTICHE TECNICHE	
Lunghezza Totale Impalcato: 440.00 [m]	Numero Pennoni: 2
Larghezza Totale Impalcato: 13.70 [m]	Altezza Pennone: 48.50 [m]
Numero Campate: 3	Stralli per Pennone: 16+16
Campata con luce maggiore: 220.00 [m]	Interasse Stralli: 12.50 [m]









Ponte Bacchiglione

Anno	2007
Incarico	Progetto Esecutivo per conto di Cimolai S.p.A.
Classe e categoria	IX b
Descrizione opera	Ponte strallato con due pennoni esterni agli argini sul fiume Bacchiglione, nell'ambito del completamento a Sud dell'Autostrada A31 "Valdastico", nel tratto tra Vicenza e Rovigo, dalla La campata tra le due antenne ha luce 140 m ; le campate laterali hanno luce circa 62 m. Il tracciato del ponte, strallato e con impalcato a sezione mista, è interamente rettilineo. Gli stralli suddividono il ponte in 17 sottocampate, di luce circa 15.5 m. Gli stralli sono collegati a due antenne di altezza complessiva, rispetto all'estradosso soletta, pari a circa 30.8 m. Ogni antenna è costituita da due "gambe" ed un traverso (su cui poggia il ponte) in c.a., disposti in forma di "H"; e con un ulteriore traverso intermedio in acciaio sotto la zona di attacco degli stralli. A ciascuna antenna sono collegate 8 coppie di stralli, di cui 4 a sostegno della campata centrale e 4 a sostegno della campata laterale competente. La sezione tipo del ponte prevede due travi metalliche esterne a doppio T, in acciaio autoprotetto (tipo Corten), di altezza pari a 2.7 m, poste ad interasse 34.1 m. Internamente alle travi sono disposte 6 travi di spina, di altezza pari a 0.6 m, cui sono appoggiate le predalles metalliche di sostegno alla soletta. La larghezza complessiva della sezione è pari a 35.5 m.
Classe e categoria	IX b

CARATTERISTICHE TECNICHE	
Lunghezza Totale Impalcato: 531.50 [m]	Numero Pennoni: 2
Larghezza Totale Impalcato: 35.50 [m]	Altezza Pennone: 32.50 [m]
Numero Campate: 9	Stralli per Pennone: 8 coppie
Campata con luce maggiore: 140.00 [m]	Interasse Stralli: 15.50 [m]



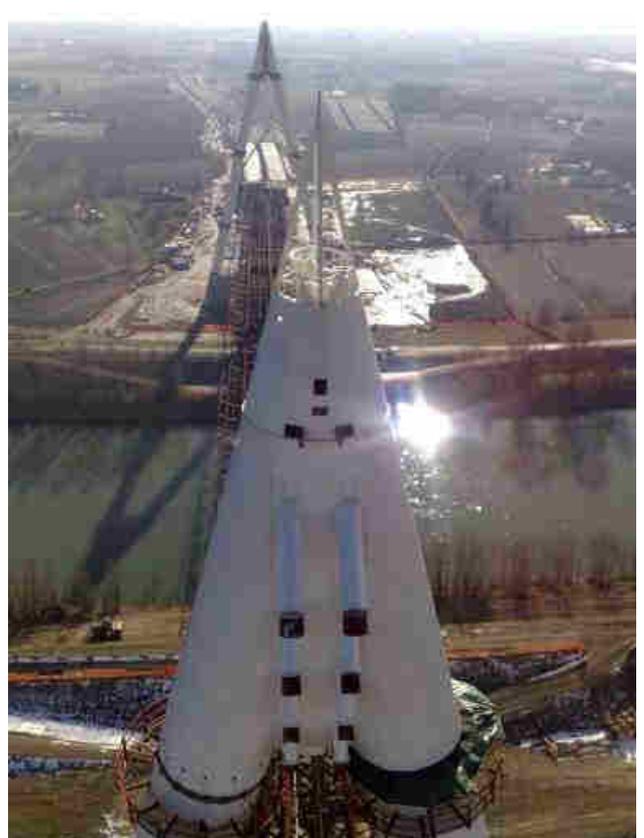
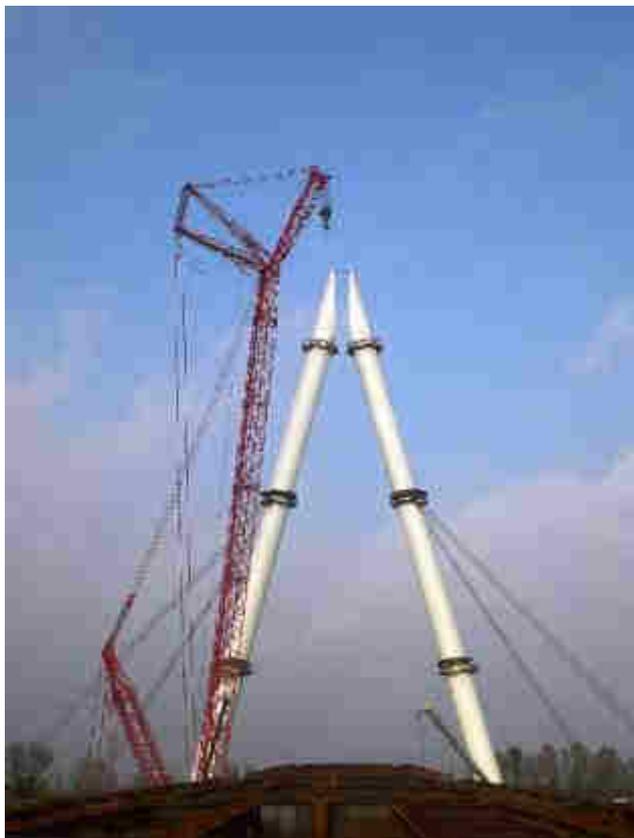


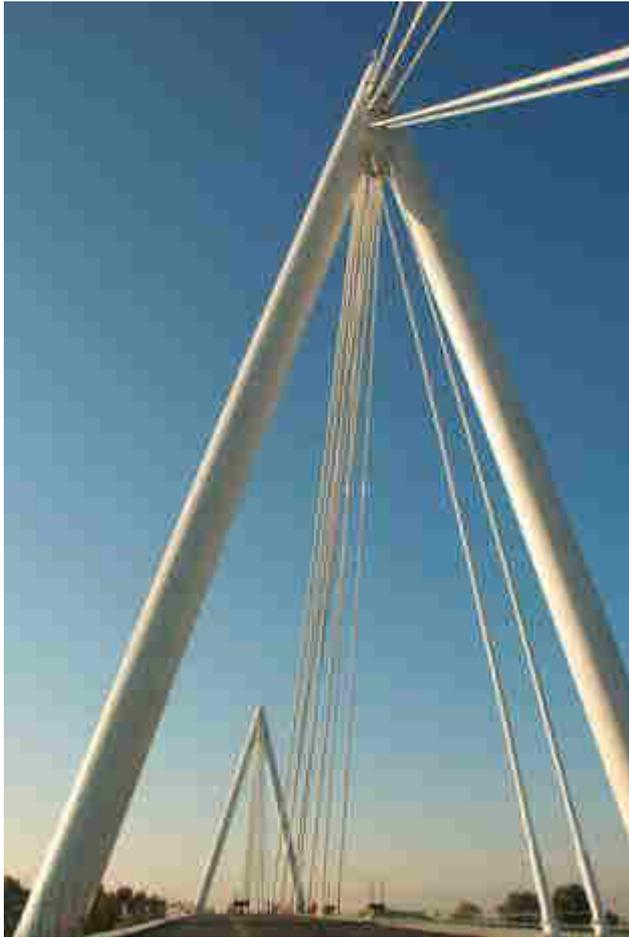
Ponte Adige Strallato

Anno	2007
Incarico	Progetto Esecutivo per conto di Cimolai S.p.A.
Cliente	Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova S.p.A.
Costruttore	Cimolai S.p.A.
Descrizione opera	L'opera in questione, è costituita da un ponte strallato con pennoni esterni agli argini con campata centrale di 310 m e campate laterali di 140 m . Il tracciato del ponte, strallato e con impalcato in sistema misto acciaio – cls, è rettilineo ad eccezione dell'estremità lato Badia Polesine. L'impalcato metallico viene comunque costruito interamente rettilineo. Si prevedono quattro stralli simmetrici per ogni pennone a sostegno delle tre campate. Gli stralli suddividono ognuna delle campate in 17 sottocampate, di lunghezza pari a 34 m, ad eccezione di quella centrale della campata da 310 m che ha luce di 38 m; gli stralli sono collegati ad un'antenna di altezza pari a circa 98 m. Lo schema realizzativo previsto consente di scavalcare il fiume Adige senza pile in alveo. La sezione tipo del ponte prevede tre travi metalliche a doppio T in acciaio autoprotetto (tipo Corten) di altezza pari a 3.0 m per le travi laterali e 3.2 m per quella centrale. La forma della sezione è trapezoidale avente larghezza di circa 30 m nella parte superiore e di circa 17 m (pari all'interasse delle travi laterali) in quella inferiore e costituisce un cassone multicellulare. L'impalcato è collegato rigidamente, sulle due spalle e nella mezzeria delle campate di riva, tramite bielle che ne permettono la rotazione longitudinale; in corrispondenza dei pennoni l'impalcato poggia su un traverso solidale all'antenna stessa.
Classe e categoria	IX b

CARATTERISTICHE TECNICHE	
Lunghezza Totale Impalcato: 590.00 [m]	Numero Pennoni: 2
Larghezza Totale Impalcato: 29.70 [m]	Altezza Pennone: 92.50 [m]
Numero Campate: 3	Stralli per Pennone: 8
Campata con luce maggiore: 310.00 [m]	Interasse Stralli: 34.50 [m]





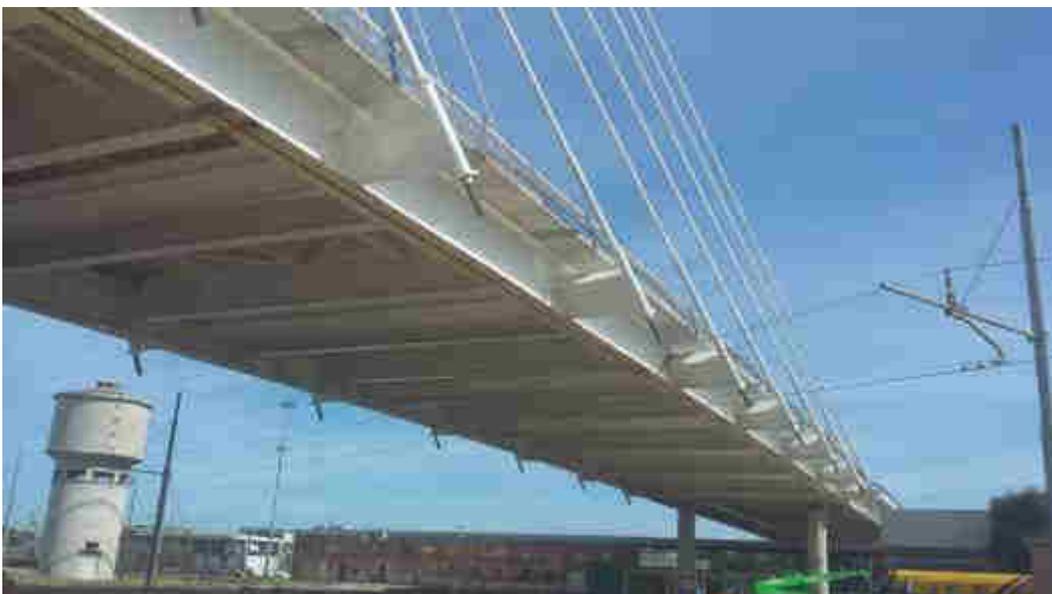
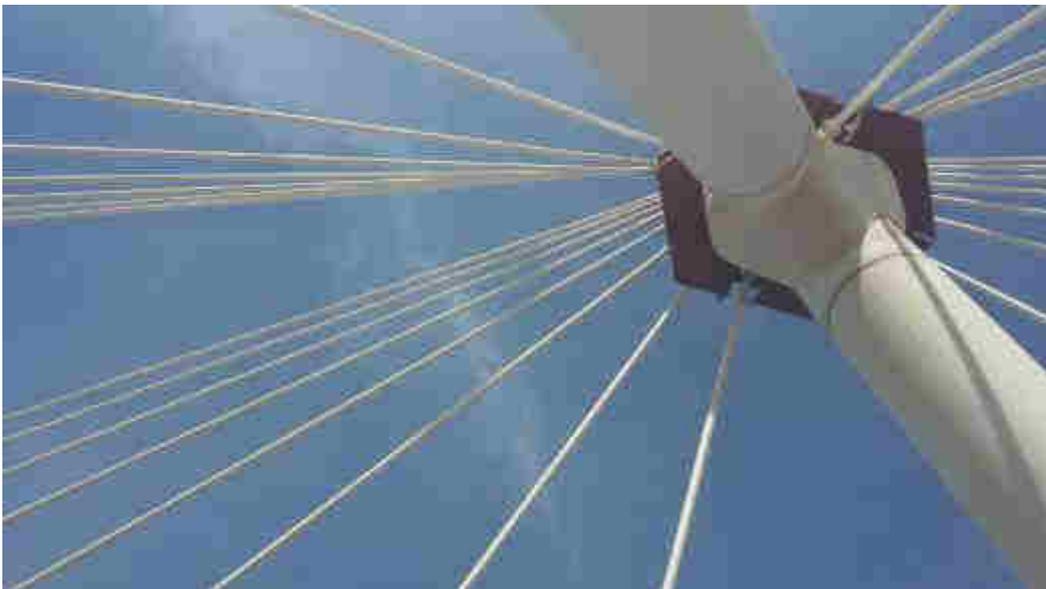


Ponte strallato a Bari

Anno	2009
Incarico	Progetto Costruttivo per Cimolai S.p.A
Descrizione opera	<p>Il ponte in oggetto ha andamento rettilineo ed è costituito da dieci campate di luce 50 + 50 + 50 + 50 + 45 + 112.5 + 112.5 + 66 + 38.8 + 51.2 m, per una lunghezza totale di 626 m in asse appoggi. In particolare le zone da Spalla Nord a P5 e da P7 a Spalla Sud sono le rampe di accesso alla parte di ponte strallato, compresa tra P5 e P7. L'altezza delle travi è pari a 2.5 metri e la soletta è di spessore pari a 30 cm. La P6 è costituita da un'antenna in acciaio a forma di Y rovesciata che presenta una inclinazione di circa 60° rispetto all'asse dell'impalcato. Tutti gli elementi principali ossia travi e antenna sono giuntati mediante saldatura di prima classe. L'impalcato poggia su 2 pile di sezioni circolare realizzate in calcestruzzo armato poste ad un interasse pari a 14.7 metri. Di conseguenza gli appoggi sono in corrispondenza dei diaframmi di pila mentre sulle spalle (iniziali e finale) gli appoggi sono posizionati sotto le travi. L'antenna fornisce appoggio alle travi esterne mediante due mensole che la collegano con l'impalcato, e funge da attacco dei 30 stralli che da essa dipartono e suddividono l'impalcato strallato in 15 sottocampate di luce pari a 15 m circa, ovvero l'interasse degli stralli. La sezione trasversale dell'impalcato ha larghezza pari a 25.5 m, suddivisa in due carreggiate da 8.5 m ciascuna, separate da uno spartitraffico centrale di larghezza 2.5 m. Completano la sezione trasversale due cordoli laterali di larghezza pari a circa 3.0 m; gli elementi di arredo sono costituiti dai sicurvia disposti ai due margini della carreggiata e dalla rete di protezione o barriere fonoassorbenti dove previsto. La sezione dell'impalcato si mantiene uguale sia in corrispondenza delle rampe di accesso, sia nel tratto strallato. Nel tratto strallato, la travata metallica è costituita dalle sole travi esterne a interasse pari a 21 metri e la soletta è rompitrattata da 3 travi di spina, di altezza pari a 60 cm, con interasse pari a 5.25 metri. Nella figure di seguito si riportano la sezione tipica ed il prospetto del ponte strallato.</p>
Classe e categoria	IX b

CARATTERISTICHE TECNICHE	
Lunghezza Totale Impalcato: 626.00 [m]	Numero Pennoni: 1
Larghezza Totale Impalcato: 25.50 [m]	Altezza Pennone: 57.50 [m]
Numero Campate: 10	Stralli per Pennone: 14
Campata con luce maggiore: 112.50 [m]	Interasse Stralli: 15.50 [m]





Ponte strallato Torbido

Anno 2007

Incarico Progetto Esecutivo per la SIS

Descrizione opera L'opera in oggetto è un ponte strallato con due antenne. La campata tra le due antenne ha luce 300 m; la campata laterale lato Salerno ha luce **130 m** ed è divisa in due sottocampate da una biella posta a 66 m dall'antenna, mentre la campata laterale lato Reggio Calabria è ha luce 80 m divisa in due sottocampate da una biella posta a 41.25 m dall'antenna Il tracciato del ponte, strallato e con impalcato a sezione mista, è interamente rettilineo. Gli stralli suddividono il ponte in 18 sottocampate, di lunghezza compresa tra i 14 ed i 42 m. Gli stralli sono collegati a due antenne di altezza pari a circa 70 m. Ogni antenna è costituita da due "gambe", disposte in forma di "A"; all'antenna lato Salerno sono collegate 11 coppie di stralli, di cui 5 a sostegno della campata da 300 m e 6 a sostegno della campata laterale, mentre all'antenna lato Reggio Calabria sono collegate 10 coppie di stralli, di cui 5 a sostegno della campata da 300 m e 5 a sostegno della campata laterale. La sezione tipo del ponte prevede tre travi metalliche a doppio T in acciaio verniciato di altezza pari a 3.0 m per le travi laterali e 3.2 m per quella centrale, poste ad interasse 8.5 m. La forma della sezione è trapezoidale avente larghezza di circa 30 m nella parte superiore e di circa 17 m (pari all'interasse delle travi laterali) in quella inferiore e costituisce un cassone multicellulare. Internamente ed esternamente alle travi sono disposte 4 travi di spina, di altezza pari a 0.6 m, cui sono appoggiate le predalles metalliche di sostegno alla soletta. La larghezza complessiva della sezione è pari a 30.3 m. L'impalcato è collegato rigidamente, sulle due spalle e nella mezzeria delle campate di riva, tramite bielle che ne permettono la rotazione longitudinale; in corrispondenza dei pennoni l'impalcato poggia su un traverso solidale all'antenna stessa.

Classe e categoria IX b

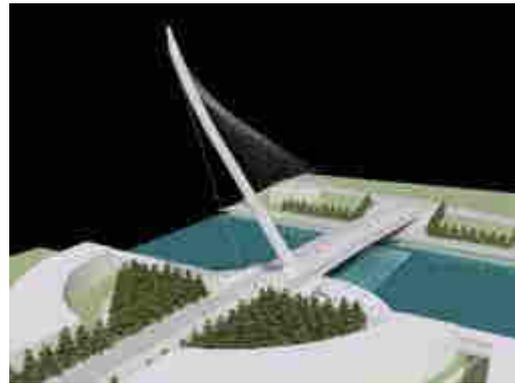
CARATTERISTICHE TECNICHE	
Lunghezza Totale Impalcato: 510.00 [m]	Numero Pennoni: 2
Larghezza Totale Impalcato: 30.20 [m]	Altezza Pennone: 75.50 [m]
Numero Campate: 3	Stralli per Pennone: 22
Campata con luce maggiore: 300.00 [m]	Interasse Stralli: 24.70 [m]



Ponte strallato sul fiume Crati

Anno	2011
Incarico	Progetto di perizia di variante per CIMOLAI S.p.a.
Descrizione opera	<p>Il "Ponte sul Fiume Crati" a Cosenza è un ponte strallato in singola campata da 114.725 m. Gli elementi principali sono l'antenna, l'impalcato, gli stralli, la pila in calcestruzzo e le spalle, una delle quali costituisce anche l'ammario agli stralli di ritenuta. L'antenna in acciaio ha una sezione variabile che si rastrema verso la sommità dove sono presenti gli apparecchi di ancoraggio degli stralli. Il ponte è diviso in due parti: una struttura in cls armato avente una luce di 30 m che sovrasta la sede ferroviaria e il ponte strallato con struttura portante in sezione mista acciaio-calcestruzzo con una luce di 114.725 m. La sezione del ponte ha una larghezza di 24 metri costanti per tutta la sua lunghezza. L'impalcato è suddiviso in quattro corsie veicolari, due per senso di marcia, divise da una corsia centrale pedonale leggermente alzata rispetto alle corsie carrabili. La corsia dei pedoni è larga 6.20 m mentre le due carreggiate sono larghe 7.00 m ciascuna. L'impalcato in cls è costituito da una trave centrale alla quale si innestano le costole a sbalzo scandite ad interasse di 2.50 m. La struttura in acciaio è invece costituita da un cassone centrale più largo che interessa sia la zona pedonale sia la parte del ponte destinata al traffico veicolare ed una parte a sbalzo dal cassone centrale. Il cassone centrale è realizzato con quattro travi e due pareti orizzontali. In particolare sono previste due travi principali a interasse 5.9 m e due secondarie a interasse 13.9 m. La parete superiore è costituita, sia tra le travi principali che all'esterno, dalla lamiera delle coppelle metalliche che verranno utilizzate per realizzare la soletta. La parete inferiore è costituita da un fondo chiuso tra le travi principali e da controventi tra le travi secondarie e quelle principali. Gli stralli sono 40, posti simmetricamente rispetto al piano medio della struttura e disposti secondo una geometria mista tra arpa e ventaglio al fine di facilitare il posizionamento degli apparecchi di ancoraggio alla sommità del pilone. La travi trasversali collegate al cassone centrale ad interasse fisso di 2.50 m, hanno sezione a doppio T saldato composto, e fanno da supporto all'impalcato stradale che è costituito da una soletta in c.a. di spessore 20 cm, sulla quale giace la pavimentazione stradale. Nella spalla est è stato realizzato un prolungamento dell'impalcato con due allineamenti di appoggi: il primo, a circa 4.7 m dall'asse dell'ultimo diaframma dell'impalcato, costituisce il vincolo verticale della struttura in spalla, mentre il secondo, che verrà messo in opera solo prima di aprire al traffico la struttura, ha funzione di generare un incastro per limitare le deformazioni dell'impalcato dovute al traffico veicolare.</p>
Classe e categoria	IX b

CARATTERISTICHE TECNICHE	
Lunghezza Totale Impalcato: 114.73 [m]	Numero Pennoni: 1
Larghezza Totale Impalcato: 24.00 [m]	Altezza Pennone: 79.60 [m]
Numero Campate: 1	Stralli per Pennone: 40
Campata con luce maggiore: 114.73 [m]	Interasse Stralli: 5.50 [m]







Ponte strallato a Livorno

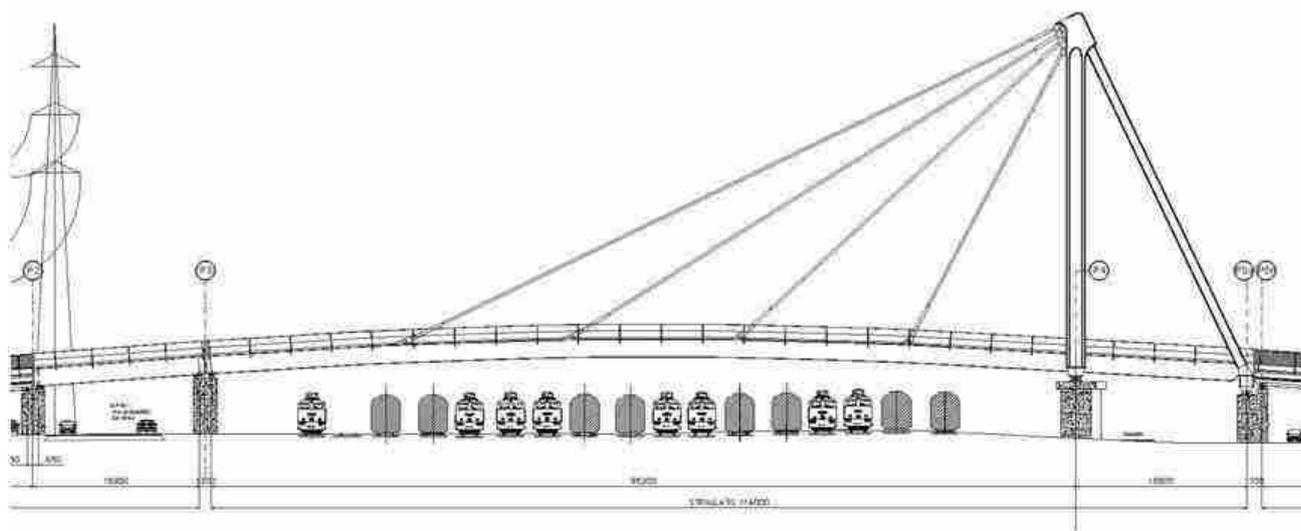
Anno 2011

Incarico Progetto Definitivo per conto di Fondiaria Saffi

Descrizione opera L'opera in oggetto è un cavalcaferrovia in via Leonardo da Vinci a Livorno. Si tratta di un ponte strallato a due campate da **95.85 + 19 m**. Gli elementi principali sono l'antenna verticale compressa, l'antenna inclinata tesa, l'impalcato e gli stralli. L'antenna è formata da due elementi, un primo elemento compresso formato da una sezione a doppio T con piattabande rinforzate ed un elemento teso formato anch'esso da una sezione a doppio T, a sezione costante ed inclinato rispetto al piano orizzontale. Gli stralli sono quattro per ogni trave e sono posti sulla campata principale di 95,85 con interasse di circa 19 m. Il cavalca ferrovia, di prima categoria è a via inferiore, la sezione ha una larghezza di 10 metri costanti per tutta la sua lunghezza, presenta due cordoli simmetrici di larghezza pari a 1.25 m e la larghezza complessiva della carreggiata è pari a 6.50m.

Classe e categoria IX b

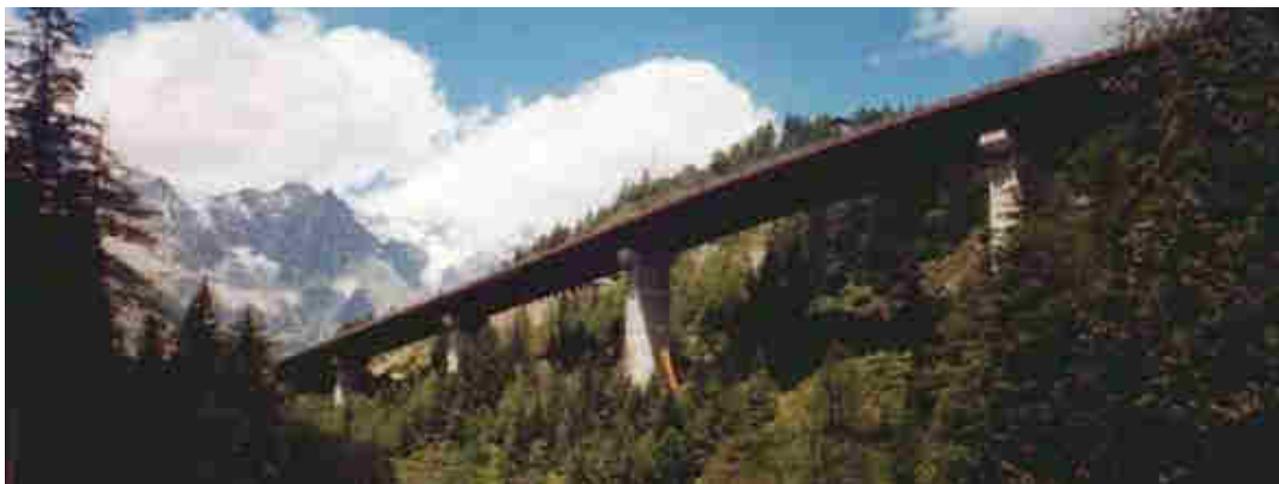
CARATTERISTICHE TECNICHE			
Lunghezza Totale Impalcato:	114.85 [m]	Numero Pennoni:	1
Larghezza Totale Impalcato:	10.00 [m]	Altezza Pennone:	40.30 [m]
Numero Campate:	2	Stralli per Pennone:	5
Campata con luce maggiore:	95.85 [m]	Interasse Stralli:	19.25 [m]



PONTI FERROVIARI E STRADALI

Viadotto Verrand

Anno	1998
Incarico	Progetto Esecutivo per conto di SPEA S.p.a.
Sito dell'opera	Tronco Traforo Monte Bianco – Morgex – Lotto 3
Committente	R.A.V.
Costruttore	Astaldi / OMBA Spa
Descrizione opera	Il viadotto è una trave continua di cinque campate $(97,5 + 135 \times 3 + 97,5) = 600$ m a lastra ortotropa con travi ad altezza costante pari a 5,5 m. L'impalcato ha una larghezza variabile tra 19,75 e 20,97 m.
Classe e categoria	IX b



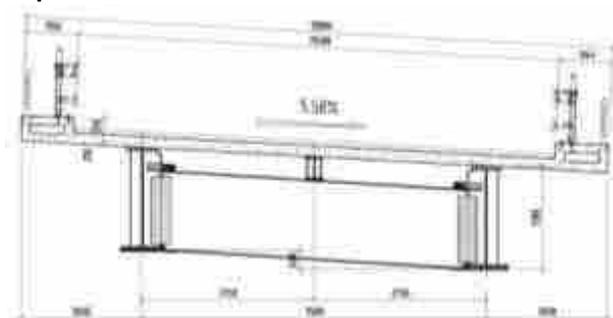
Viadotti nel Cilento

Anno	2001
Incarico	Progetto Esecutivo per conto di Astaldi
Sito dell'opera	Salerno
Carpenteria metallica	Cordioli
Committente	Provincia di Salerno
Classe e categoria	IX b
Descrizione opera	

Viadotti con sezioni di larghezza 12.8 m

Tonnellate = 3395

Mq = 14890



Viadotto Serrapotamo

Lunghezza = 625.6 m (2 tronchi uniti da giunti di dilatazione)

Tronco 1 = 312.8 m (43.9 + 5x45 + 43.9)

Tronco 2 = 312.8 m (43.9 + 5x45 + 43.9)

Larghezza = 12.8 m

Impalcato sistema misto acciaio cls

Impalcato bitrave h = 2.3 m

Viadotto Lambro

Lunghezza = 278.6 m

6 campate = 49.3 + 4x45 + 49.3

Larghezza = 12.8 m

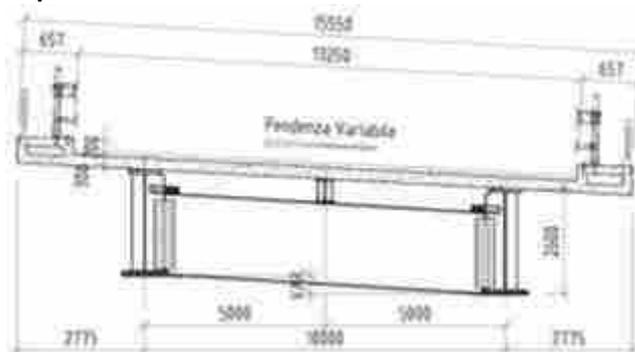
Impalcato sistema misto acciaio cls

Impalcato bitrave h = 2.3 m

Viadotti con sezioni di larghezza 15.55m

Tonnellate = 4205

Mq = 17520



Viadotto Mingardo

Lunghezza = 715.6 m (2 tronchi uniti da giunti di dilatazione)

Tronco 1 = 312.8 m (43.9 + 5x45 + 43.9)

Tronco 2 = 402.8 m (43.9 + 7x45 + 43.9)

Larghezza = 15.55 m

Impalcato sistema misto acciaio cls

Impalcato bitrave h = 2.6 m

Viadotto La Bonifica

Lunghezza = 164 m

4 campate = 37 + 45 + 45 + 37

Larghezza = 15.55 m

Impalcato sistema misto acciaio cls

Impalcato bitrave h = 2.6 m

Viadotto Mascale

Lunghezza = 249 m

6 campate = 34.5 + 4x45 + 34.5

Larghezza = 15.55 m

Impalcato sistema misto acciaio cls

Impalcato bitrave h = 2.6 m

Variante Di Valico

Anno	1999
Incarico	Progetto Definitivo ed Esecutivo per conto di SPEA (Lotti 5 – 6 – 7 – 8 – 9 – 11 – 12 – 13) Progetto Costruttivo per Castaldo (Lotto 9) Progetto Costruttivo per Balbassini e Tognozzi (Lotto 12) Progetto Costruttivo per Toto Costruzioni S.p.a. (Lotto 3) Progetto Costruttivo per conto di Maire Engineering (Lotto 5A)
Sito dell'opera	Tratto di attraversamento appenninico tra Sasso Marconi e Barberino di Mugello – Tratto La Quercia - Aglio
Committente	Autostrade S.p.a.
Descrizione opera	LOTTO 5A Pian di Setta Sud/Nord (Lunghezza 690 m (85 + 100x5 + 85) Larghezza 14,65 m) Rio Elle Nord/Sud (Lunghezza 40 m Larghezza 14,65 m) Rio Casino Nord/Sud (Lunghezza 40 m Larghezza 14,65 m) Rio Veggio Nord/Sud (Lunghezza 300 m (60 + 90 + 90 + 60) Larghezza 14,65 m) Quercia Nord (Lunghezza 756 m (85 + 100x3 + 86 + 100x2 + 85) Larghezza 14,65 m) Quercia Sud (Lunghezza 343,2 m (28 + 35,9 x 8 + 28) Larghezza 14,65 m) LOTTO 8 Molino di setta sud (Lunghezza 330 m (80+110+80+60) Larghezza 12,95 m) Molino di setta nord (Lunghezza 561,7 m (80+110+80x4+51,7) Larghezza 9,00 m) Rio Voglio (Lunghezza 370 m (85+100+100+85) Larghezza 12,95 m) LOTTO 9 Badia Nuova (Via Nord e Via Sud) (Lunghezza 320 m (80x4) Larghezza 18,2 m) Setta Sud (Lunghezza 215 m (80 + 80 + 55) Larghezza 18,2 m) Setta Nord (Lunghezza 295 m (80x3 + 55) Larghezza variabile da 18,2 m a 12,95 m) LOTTO 11 Casaglia (Via Nord e Via Sud) (Lunghezza 615 m (55+80+100x4+80) Larghezza variabile da 18,2 a 12,95 m) Stura 1 (Lunghezza 260 m (80+100+80) Larghezza 12,50 m) LOTTO 12 Bollone Nord (Lunghezza 527 m (80+95,5+95,5+95,5+65) Larghezza 12,95 m) Bollone Sud (Lunghezza 431,5 m (65+95,5+95,5+95,5+80) Larghezza 12,95 m) Navale Sud (Lunghezza 280 m (85+110+85) Larghezza 12,95 m) Navale Nord (Lunghezza 296 m (93+110+93) Larghezza 12,95 m) Fiumicello Nord 1 (Lunghezza 615 m (70+95+95+95+95+70) Larghezza 12,95 m) Fiumicello Nord 2 (Lunghezza 109 m (54 + 55) Larghezza: variabile da 21,8 a 26,6 m)
Classe e categoria	IX b



Viadotti Sempione

Anno	1999
Incarico	Progetto Costruttivo
Sito dell'opera	S.S. n. 33 "Del Sempione"
Committente	ANAS
Costruttore	Lauro / Cimolai S.p.A.
Descrizione opera	la commessa riguarda quattro viadotti in sezione mista acciaio-calcestruzzo di larghezza pari a 13,4 m e divisi in tre tipologici.

Viadotto A

Schema statico di trave continua su 10 appoggi di luce $43,65 + 65 \times 8 + 43,65$. La struttura metallica è costituita da un traliccio tridimensionale a forma rettangolare con altezza pari a 3,70 m, e di larghezza pari a 5,7 m.

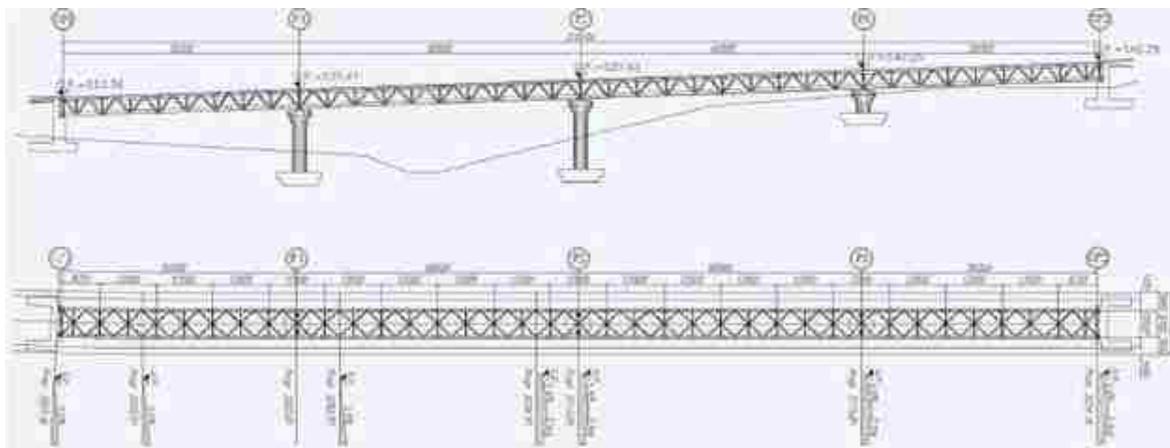
Viadotto B

Schema statico di trave continua su 8 appoggi di luce $52,7 + 65 \times 6 + 52,7$. La struttura metallica è costituita da un traliccio tridimensionale a forma rettangolare con altezza pari a 3,70 m, e di larghezza pari a 5,7 m.

Viadotti C – D

Schema statico di trave continua su 5 appoggi di luce $50,35 + 60 \times 2 + 50,35$. La struttura metallica è costituita da un traliccio tridimensionale a forma rettangolare con altezza pari a 3,70 m, e di larghezza pari a 5,7 m

Classe e categoria IX b



Rovereto – Bretella di Mori

Anno	1999
Incarico	Progetto Costruttivo
Sito dell'opera	Località Mori
Committente	Autostrada del Brennero
Costruttore	Cariboni / Cordioli & C. S.p.A
Descrizione opera	<p>La progettazione riguarda l'intero lotto nel quale sono presenti numerose opere d'arte principali, di cui verranno di seguito indicate le caratteristiche tipologiche, oltre ad una serie di opere d'arti minori, quali muri, tombini, sifoni di cui si tralasciano le specificità.</p> <p><u>Galleria di Tierno</u></p> <p>La Galleria è a doppia lama, ciascuna con sviluppo di circa 2200 m. Presenta una sezione di 5.15 m di raggio per carreggiate da 8.00 m con marciapiedi da ~ 1.00 m.</p> <p><u>Viadotto Adige</u></p> <p>Il viadotto è realizzato in sistema misto acciaio-clc con schema statico di trave continua a 7 campate tutte di luce pari a 48 m per uno sviluppo complessivo di ~ 336 m. Il tracciato del viadotto ha andamento rettilineo per sei campate e quindi in raccordo planimetrico per i restanti 40 m.</p> <p><u>Sovrappasso al Piazzale della Stazione Autostradale</u></p> <p>Sovrappasso a struttura mista acciaio clc con schema statico di trave a semplice appoggi di luce 20,85 m. L'impalcato è costituito da 6 travi a doppio T ad anima verticale. La soletta è larga 13 m con uno spessore di 25 cm.</p> <p><u>Sottopasso a spinta alla FS Verona - Brennero</u></p> <p>Sostituisce l'attuale sottopasso per la S.P. 23, si tratta di un monolite in c.a. prefabbricato fuori sede e varato "a spinta" l'opera ha dimensioni interne di 15.00 x 5.50 è lunga 29.50 m con pareti di spessore ~ 1.40 m.</p> <p><u>Ponte sul rio Cameras</u></p> <p>Si tratta di un ponticello a due luci (15.00 x 15.00 m) di larghezza variabile. La struttura è realizzata con un solettone precompresso gettato in opera, dello spessore di 0.90 cm.</p> <p><u>Rovereto Sud – Ponte a Lastra Ortotropia</u></p> <p>Il viadotto piazzale è realizzato interamente in acciaio, a piastra ortotropia, con schema statico di trave continua a 3 campate di luce 40 - 60 - 40 m., in due vie affiancate.</p>
Classe e categoria	VI a
Classe e categoria	IX c





T.A.V. Interconnessione Piacenza Est

Anno	2000
Incarico	Progetto Esecutivo
Sito dell'opera	Piacenza
Committente	TECHNITAL CEPAV/UNO GRANDI LAVORI FINCOSIT
Costruttore	GLF
Descrizione opera	Cavalcavia ferroviari in sezione mista

Viadotto Casarola L = 40 m : Il viadotto nel suo sviluppo longitudinale è costituito da tre campate semplicemente appoggiate aventi luce netta tra gli appoggi di estremità pari a 37,8 m ciascuna. La travata metallica è costituita da 4 travi affiancate ad interasse 3,2 m e di altezza pari a 2,65 m. La struttura è concepita, in esercizio, come una coppia di cassoni torsiorigidi alla Bredt.

Viadotto Piacenza1 L = 50 m : Il viadotto nel suo sviluppo longitudinale è costituito da una sola campata semplicemente appoggiata avente luce netta tra gli appoggi di estremità pari a 47,3 m. La sezione trasversale è costituita da un cassone bicellulare in acciaio di altezza 3500 mm, larghezza alla base 7200 mm e larghezza a livello delle piattabande superiori di 9500. Sopra di esso viene realizzata una soletta in calcestruzzo armato ordinario di larghezza complessiva 14,02 m e spessore massimo pari a 53 cm in mezzera, con spessore medio pari a 47,4 cm.. La struttura è concepita, in esercizio, come un cassone torsiorigido alla Bredt.

Viadotto Piacenza2 L = 40 m : Il viadotto nel suo sviluppo longitudinale è costituito da una sola campata semplicemente appoggiata avente luce netta tra gli appoggi di estremità pari a 37,3 m. La sezione trasversale è costituita da un cassone bicellulare in acciaio di altezza 2600 mm, larghezza alla base 7200 mm e larghezza a livello delle piattabande superiori di 9500. Sopra di esso viene realizzata una soletta in calcestruzzo armato ordinario di larghezza complessiva 14,02 m e spessore massimo pari a 53 cm in mezzera, con spessore medio pari a 47,4 cm.. La struttura è concepita, in esercizio, come un cassone torsiorigido alla Bredt.

Viadotto Nure L = 33,3 m x 7 = 233.1 m

Viadotto Chiavenna L = 40 m

Viadotto Arda L = 40 m

Classe e categoria	IX b
Classe e categoria	I g

Linea AC To - Mi - VI 28 Viadotto Sesia

Anno	2002
Incarico	Progetto Costruttivo per conto di ALPINA S.p.A.
Sito dell'opera	Linea AC Torino – Milano
Committente	CONSORZIO C.A.V. To - Mi
Costruttore	Cimolai S.p.A.
Descrizione opera	Il viadotto nel suo sviluppo longitudinale è costituito da 7 campate semplicemente appoggiate con luce netta tra gli appoggi di estremità pari a 43,6 m.
Classe e categoria	IX b

Gumusova – Gereede Motorway

Anno	2000
Incarico	Progetto esecutivo e costruttivo per conto di TECHNITAL S.p.a.
Sito dell'opera	Turchia
Committente	Governo Turco
Costruttore	Astaldi / Cimolai S.p.A.
Descrizione opera	Trattasi di quattro viadotti autostradali in struttura mista acciaio-cls. con schema di trave continua su più campate per una lunghezza complessiva di 2078 m ed una larghezza di impalcato di 17,5 m. La travata metallica è costituita da quattro travi a doppio T collegate a coppie quali box torsiorigidi alla Bredt. <u>Viadotto 2B left:</u> 2 x 50,052 m + 10 x 69,9 m = 799,1 m <u>Viadotto 2B right:</u> 2 x 50,052 m + 6 x 69,9 m = 591,5 m <u>Viadotto 3 left:</u> 2 x 50,052 m + 4 x 69,9 m = 379,7 m <u>Viadotto 3 right:</u> 2 x 50,052 m + 4 x 69,9 m = 379,7 m
Classe e categoria	IX b

Sovrappassi Alta Capacità Lotto 1 TO-MI - Viadotti in interferenze

Anno	2002
Incarico	Progetto Costruttivo
Sito dell'opera	Linea AC Torino – Milano
Committente	Maire Engineering per Consorzio Cav. To-Mi
Costruttore	Cimolai S.p.A. / Cordioli & C. S.p.A
Descrizione opera	Trattasi di sovrappassi autostradale e ferroviario in struttura mista acciaio-cls. con schema di trave continua. IV 29 Moncrivello IV 38 San Damiano IV 44 La Lista Cascinassa IV 52 Quaglia Minola IV 69 Gargarengo Nel progetto sono comprese le campate di accesso in c.a.p. in semplice appoggio e tutte le opere civili di sostegno.
Classe e categoria	IX b \ Ig

Sovrappassi Alta Capacità Lotto 2 TO-MI - Viadotti in interferenze

Anno	2002
Incarico	Progetto Costruttivo
Sito dell'opera	Linea AC Torino – Venezia – Tratta Torino – Milano
Committente	Consorzio Cav. To-Mi
Costruttore	Cimolai S.p.A. / Cordioli & C. S.p.A
Descrizione opere	Trattasi di sovrappassi autostradali ferroviari in struttura mista acciaio-cls. con schema di trave continua. IV 01 Cebrosa IV 11 Malonetto IV 12 Malonetto IV 33 S.P. Bianzè IV 45 Balocco - Formigliano IV 53 S.C. Delle Priore IV 54 Svincolo di Greggio IV 55 Svincolo di Greggio IV 57 Recetto – Landiona IV 59 Recetto - Vicolungo IV 62 Biandrate - Vicolungo IV 66 Biandrate IV 67 Biandrate IV 70 Mosezzo Casaleggio IV 72 San Mosezzo - Nibbia IV 75 Novara Ovest – Svincolo di Agognate IV 77 Novara Ovest – Svincolo di Agognate IV 80 Agognate Nord IV 82 Agognate Nord
Classe e categoria	IX b

Nuovo ponte sull'Arno

Anno	2005
Incarico	Progetto Costruttivo per conto di Fadel
Sito dell'opera	Tranvia Firenze – Scandicci , sottovia lato piazza Paolo Uccello
Committente	ITALFERR
Descrizione opera	Il ponte é costituito da una struttura di luce totale pari a 125.5 m tra gli assi delle spalle, divisi in tre campate rispettivamente di 31.75 m per le campate di riva e 62 m per quella centrale. La larghezza totale dell'impalcato è pari a 14.7 m nella campata centrale e si allarga nelle campate di riva da entrambi i lati fino a 22.8 m in corrispondenza delle spalle. La larghezza totale del ponte comprende una piattaforma centrale di 8 m per la sede tranviaria, comprensiva delle protezioni laterali, due piattaforme destinate a marciapiedi e piste ciclabili, ciascuna di 2.8 m minimo in mezzeria, e i due parapetti che occupano ciascuno 0.55 m. La forma della sezione trasversale è trapezoidale con larghezza superiore variabile da un minimo di 14.7 m in mezzeria ad un massimo di 22.8 m sulle spalle e quella inferiore variabile da 10.14 m a 22.8 m. Le travi principali, in numero di sette nella campata centrale e dieci nella sezione di allargamento sulle spalle, sono delle travi di altezza variabile da un minimo di 45 cm sulle spalle ad un massimo di 190 cm in mezzeria. Le rotaie dei tram sono portate da canalette che poggiano, con passo di circa 2 m, su traversi ortogonali alle travi principali.
Classe e categoria	IX b





Ponti ferroviari in Algeria

Anno 2009

Incarico Progetto Definitivo ed Esecutivo per conto di Condotte.

Descrizione opera L'opera è costituita da un insieme di viadotti ferroviari, suddivisi in due categorie:

tipologici (ad anima piena con luci variabili tra i 30 m ed i 40 m)

tipologico 40+40 m

tipologico 35+35 m

tipologico 40 m

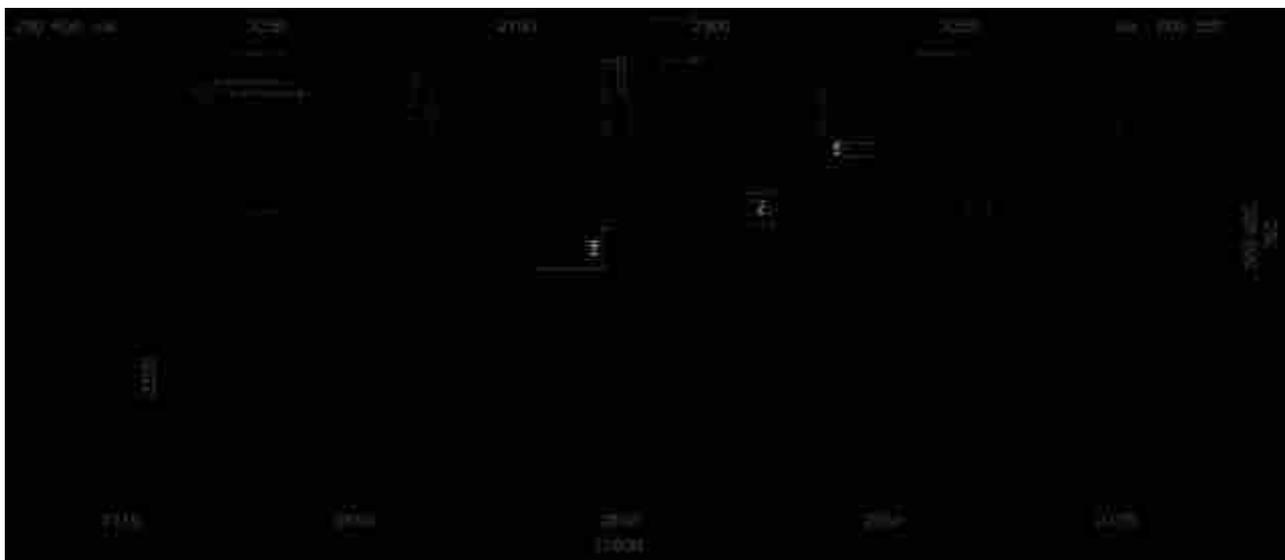
tipologico 30+30 m

tipologico 30 m

Impalcati con sezione mista con 4 travi a doppio T

TOT mq = 140000

TOT peso = 55000 ton



grandi luci (reticolari con luci di 130 m).

PK 96 95 + 2 x 130 + 95 m

85 m

95 + 5 x 130 + 95 m

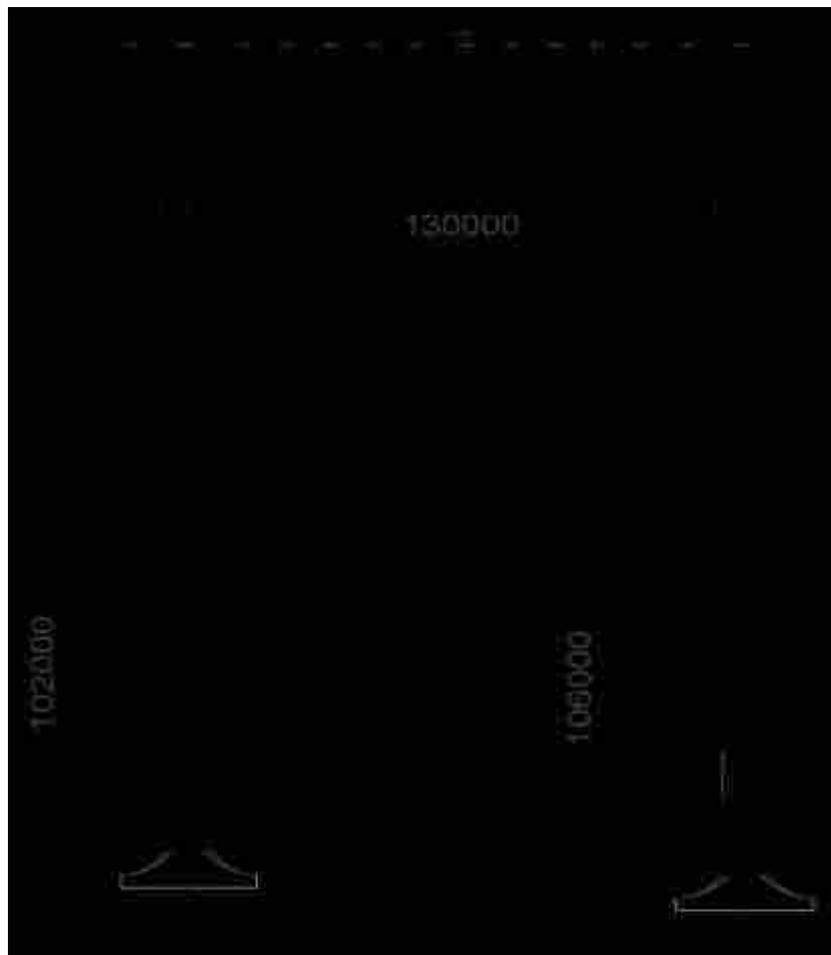
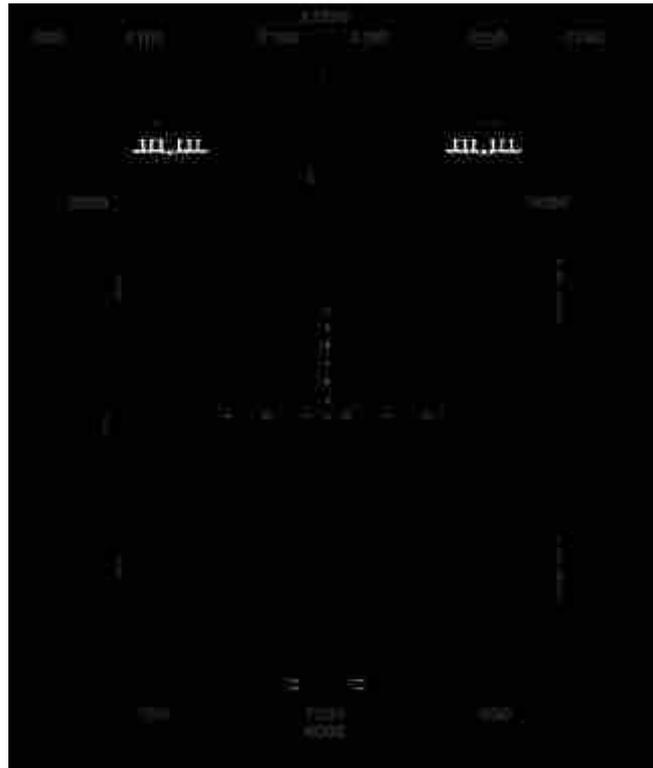
85 m

95 + 3 x 130 + 95 m

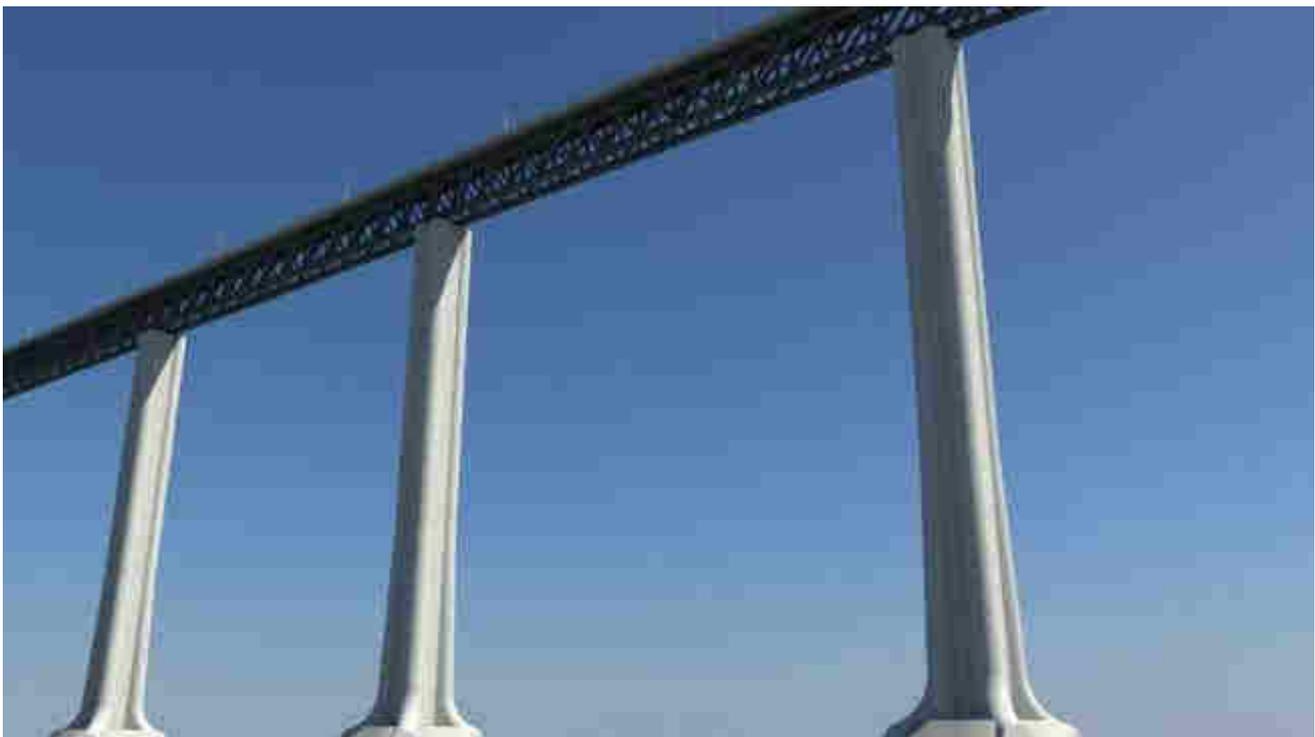
PK 127 85 + 4 x 130 + 85 m

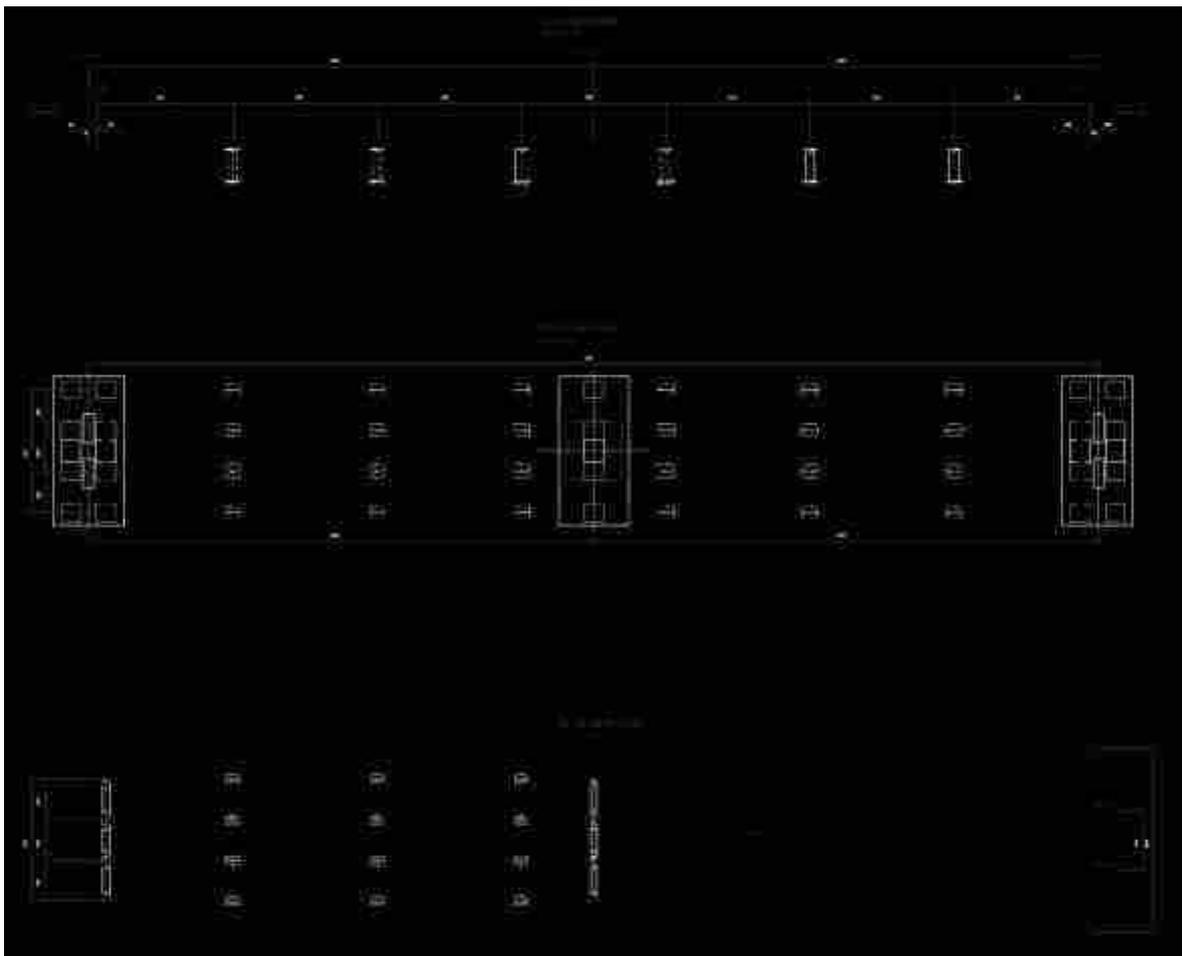
TOT peso = 32000 ton

Classe e categoria IX b









Viadotti Sardegna – S.S. 131 “Diramazione Centrale Nuorese”

Anno	2001
Incarico	Progetto costruttivo con SIC Torino
Sito dell'opera	Strada Statale 131 “Diramazione Centrale Nuorese” – Lavori di costruzione della S.S.V. S. Simone – S. Teodoro – Lotto 4 (Ferrari) e Lotto 5 (Irces)
Committente	ANAS
Costruttore	FEIRA / IRCES
Descrizione opera	<p>Trattasi di 4 viadotti a doppia via realizzati in sistema misto acciaio – cls. Con travata metallica a schema reticolare con altezza pari a 4 m, distanza tra gli assi schema delle briglie di 3,7 m, e di interasse pari a 5,7 m. Il piano viario è realizzato da una soletta in c.a. resa collaborante con le briglie superiori del traliccio mediante connettori tipo Nelson elettrosaldati sulle piattabande delle briglie superiori del traliccio.</p> <p><u>Nibbaru III</u>: Il cavalcavia in oggetto è realizzato in sistema misto acciaio-calcestruzzo con schema statico di trave continua di 490 m di luce su 8 campate.</p> <p><u>Nibbaru I</u>: Il cavalcavia in oggetto è realizzato in sistema misto acciaio-calcestruzzo con schema statico di trave continua di 140 m di luce su 2 campate.</p> <p><u>Nibbaru-Mannu</u>: Il cavalcavia in oggetto è realizzato in sistema misto acciaio-calcestruzzo con schema statico di trave continua di 210 m di luce su 4 campate.</p> <p><u>Rio Poggiu</u>: Il cavalcavia in oggetto è realizzato in sistema misto acciaio-calcestruzzo con schema statico di trave semplicemente appoggiata di 70 m di luce.</p> <p><u>Cuponeddi</u>: Il viadotto in oggetto è realizzato in sistema misto acciaio-calcestruzzo con schema statico di trave continua di 635 m di luce su 10 campate</p> <p><u>Ovilò Padrù</u>: Il cavalcavia in oggetto è realizzato in sistema misto acciaio-calcestruzzo con schema statico di trave semplicemente appoggiata di 48 m di luce.</p> <p><u>Finosa</u>: Il viadotto in oggetto è realizzato in sistema misto acciaio-calcestruzzo con schema statico di trave continua di 180 m di luce su 3 campate.</p> <p><u>Poderales</u>: Il ponte in oggetto è realizzato in sistema misto acciaio-calcestruzzo con schema statico di trave semplicemente appoggiata di 32 m di luce.</p>
Classe e categoria	XI b

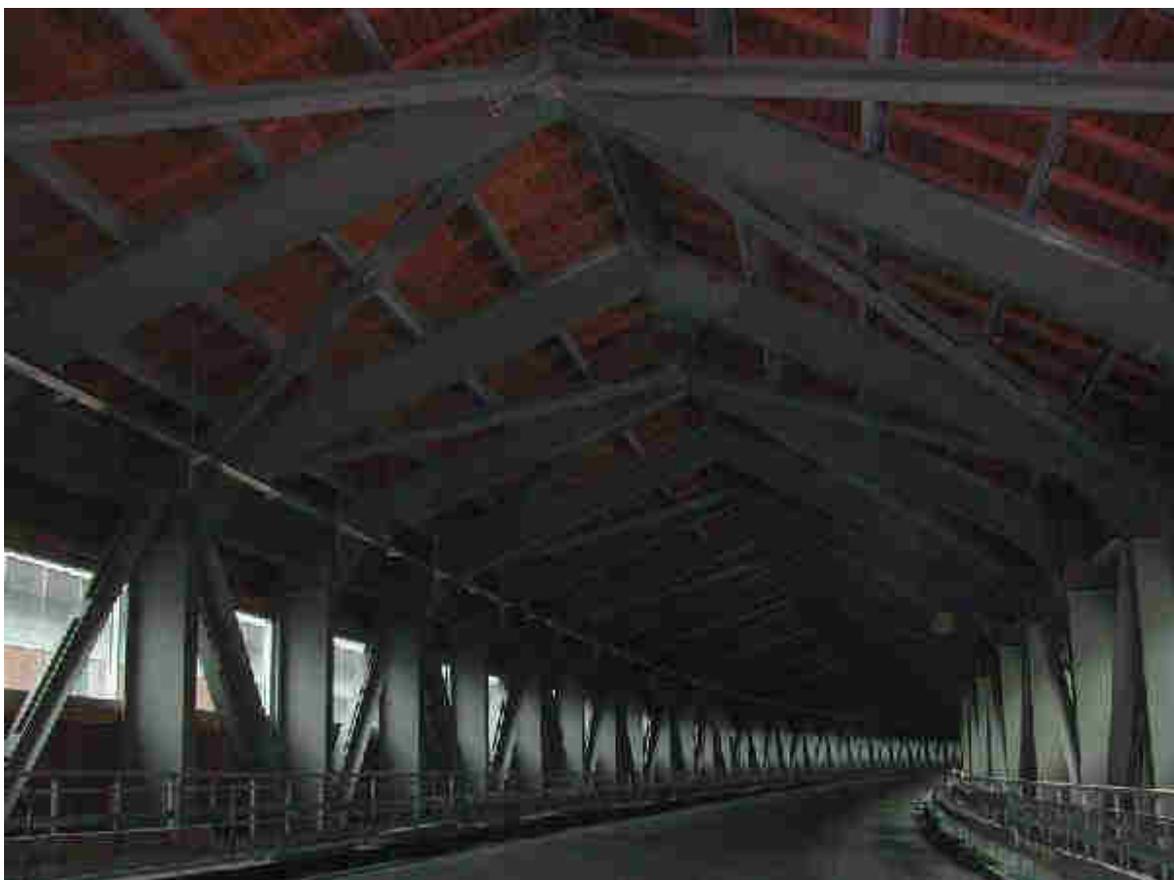






Ponte Francesco Colombo sulla Dora di Veny

Anno	2003
Incarico	Progetto Esecutivo per conto SPEA Progetto Costruttivo per conto Cimolai S.p.A.
Sito dell'opera	Courmayeur
Committente	R.A.V.
Costruttore	Impregilo / Cimolai S.p.A.
Descrizione opera	Viadotto a sezione mista e curvatura costante, realizzato con struttura reticolare in Acciaio con schema statico di trave continua su 3 campate con luci rispettivamente di 90 - 110 - 90 m = 290 m per la via sinistra, e di 80 - 110 - 80 m = 270 m per la via destra. La travata metallica è costituita da 2 pareti reticolari di altezza 6 m (interasse tra briglia inferiore e briglia superiore) e poste ad interasse pari a 12,5 m.
Classe e categoria	IX b

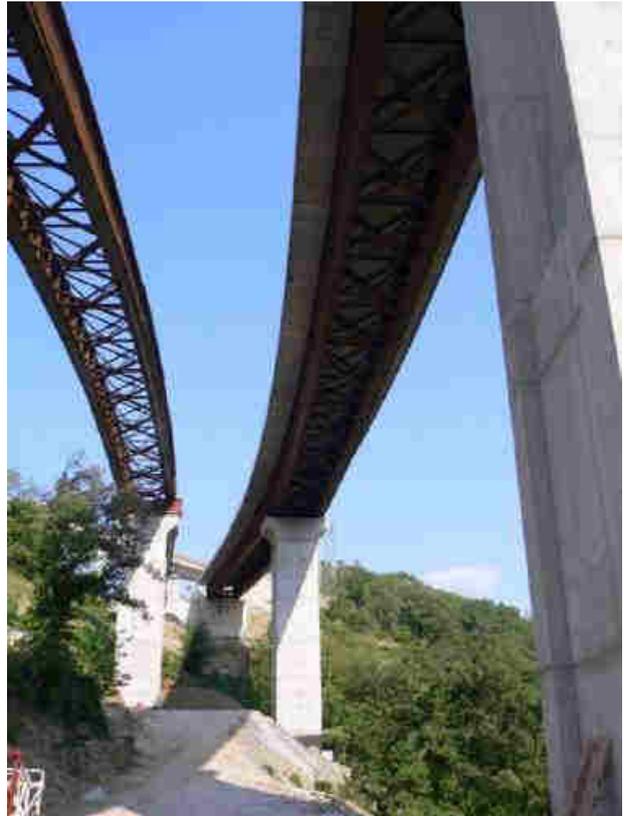




Viadotto Cattinara

Anno	2003
Incarico	Progetto Costruttivo
Sito dell'opera	Trieste
Committente	ANAS
Costruttore	Collini Costruttore / Cimolai S.p.A.
Descrizione opera	Il viadotto a due vie (lunghezza totale via interna 325.7 m tra asse spalla SPA e asse spalla SPB; lunghezza totale via esterna 339.4 m tra asse spalla SPA e asse spalla SPB), in acciaio-calcestruzzo è composto da 4 campate di luci pari rispettivamente a 73.70 m, 91.09 m, 91.08 m, 73.66 m per la via interna e 76.18 m, 94.06 m, 93.79 m, 75.42 m per la via esterna.
Classe e categoria	IX b



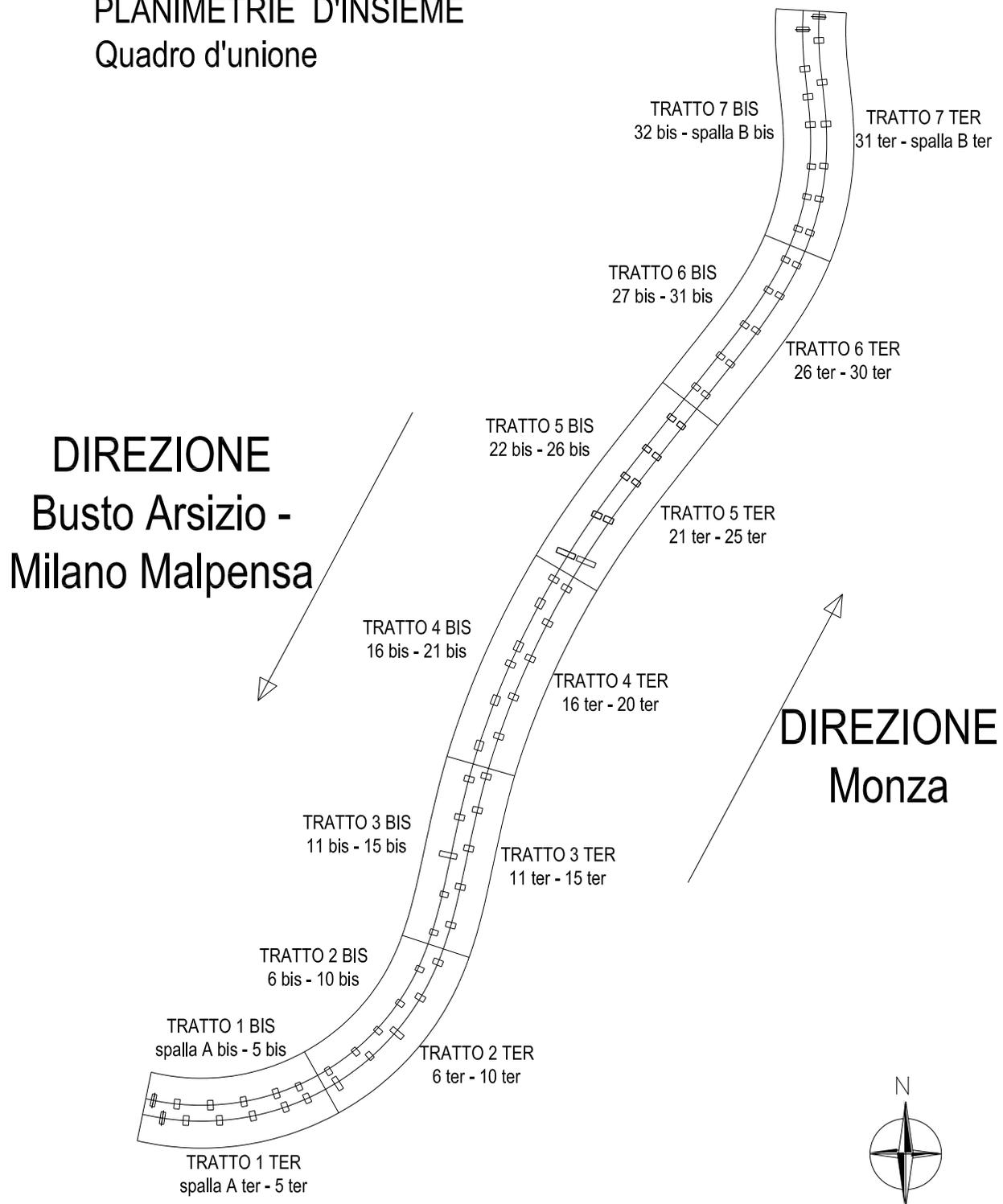


Realizzazione della viabilità di accesso al polo fieristico di Rho Pero

Anno	2003
Incarico	Progetto Costruttivo per conto di Pavimental e Grassetto
Sito dell'opera	Milano
Committente	Autostrade per l'Italia
Costruttore	Pavimental / Grassetto
Descrizione opera	<p>Progetto dell'interno nodo viario che collega la fiera di Rho-Pero.</p> <p>1 BIS: luci 27.05 + 38.08 x 3 + 26.85 m tracciato curvilineo con raggio di curvatura di circa 280 m</p> <p>1 TER: luci 26.97 + 3 x 37.98 + 37.23 + 27.99 m tracciato curvilineo con raggio di curvatura di circa 280 m</p> <p>2 BIS: luci 32.45 + 38.09 + 39.96 + 44.98 + 45.08 + 45.16 + 45.60 + 38.79 m tracciato curvilineo con raggio di curvatura di circa 280 m</p> <p>2 TER: luci 47.44 + 39.43m. tracciato curvilineo con raggio di curvatura di circa 320 m</p> <p>3 TER: luci 40.36 + 47.54 + 47.05 + 46.54 + 46 + 44.46 m. tracciato curvilineo con raggio di curvatura di circa 280 m</p> <p>3 BIS: luci 28.03 + 28.87 + 36.75 + 48.48 + 48.40 + 48.41 x 3 + 34.69 m. tracciato curvilineo con raggio di curvatura di circa 1000 m</p> <p>4 TER: luci 35.48 + 47.52 + 47.60 + 47.59 x 3 + 37.79 m. tracciato curvilineo con raggio di curvatura di circa 1000 m</p> <p>4 BIS-5TER: luce 53.80 m tracciato curvilineo con raggio di curvatura di circa 1000 m</p> <p>5 BIS-6TER: luci 35.88 + 47.16 + 4 x 47.50 + 3 x 43.02 + 28.99 m tracciato curvilineo con raggio di curvatura di circa 320 m</p> <p>6 BIS: luci 28.05 + 40.61 + 41.02 + 44.56 + 30.77 m tracciato curvilineo con raggio di curvatura di circa 340 m</p> <p>7 TER: luci 29.63 + 36.33 + 34.99 + 43.39 + 29.25 m tracciato curvilineo con raggio di curvatura di circa 340 m</p> <p>RAMPA 5R: luce 55.30 m tracciato curvilineo con raggio di curvatura di circa 1000 m</p> <p>RAMPA 6R: luce 55.30 m tracciato curvilineo con raggio di curvatura di circa 1000 m</p> <p>OPERA 14: luci 31.17 + 46.91 + 35 m tracciato curvilineo con raggio compreso tra 1016 e 1700 m</p> <p>OPERA 15: luci 40.60 + 47.54 + 35 m tracciato curvilineo con raggio compreso tra 1016 e 1700 m</p> <p>OPERA 16: luci 31.56 + 45.63 + 30.79 m tracciato curvilineo con raggio di circa 336 m</p> <p>OPERA 17: luci 31.56 + 45.63 + 30.99 m tracciato curvilineo con raggio di circa 336 m</p> <p>OPERA 21: luce 39.45 m tracciato rettilineo</p> <p>OPERA 23: luce 30 + 58 + 30 m tracciato curvilineo con raggio di circa 350 m</p>
Classe e categoria	IX b

PLANIMETRIE D'INSIEME

Quadro d'unione







Viadotti Grandi Luci SA-RC

Anno	2004
Incarico	Progetto Costruttivo e Progetto del Varo per conto di Ortolan
Sito dell'opera	Calabria
Committente	ANAS
Costruttore	CMC / Ortolan
Descrizione opera	<p>I viadotti realizzati in sistema misto acciaio-clc con schema statico di trave continua, con altezza travi variabile tra i 3.70 m ed i 4.30 m. La larghezza della carreggiata è di 13.70 m in tutti i viadotti. Le anime delle travi sono inclinate e collegate tra loro a livello della piattabanda inferiore in modo da formare un cassone.</p> <p>LONTRANO: Entrambe le carreggiate sono costituite da viadotti a 8 campate di luce 64+, 80 x 3 + 94.5 + 80 x 2 + 64 m, per un totale di 622.5 m.. Il tracciato dei due viadotti si sviluppa in curva con raggio di curvatura costante.</p> <p>MURUSELLA: Schema statico di trave continua a 2 campate di luce 76.75 m. Il tracciato del viadotto ha andamento pressoché rettilineo e sviluppo complessivo di 153.5 m.</p> <p>SANT'ONOFRIO: La carreggiata Nord è un viadotto a 7 campate di luce 64 + 79 x 2 + 79.4 + 80 x 2 + 64 m, per un totale di 525.4 m. La carreggiata Sud è un viadotto a 5 campate, con campate di riva di luce 64 m e campate intermedie di luce 80 m, per un totale di 368 m. Il tracciato dei due viadotti si sviluppa parte in curva e parte in rettilineo.</p> <p>TANAGRO: La carreggiata Nord è un viadotto a 5 campate di luce 72.50 m, 94.50 m, 80 m, 80 m e 64 m, per un totale di 391 m. La carreggiata Sud è costituita da un viadotto a campata semplice di luce (tra gli assi appoggi) 25.50 m e da un viadotto a 5 campate di luce (tra gli assi appoggi) di 71.80 m, 90 m, 71.68 m, 71.68 m e 57.36 m, per un totale di 363.22 m.</p>
Classe e categoria	IX b







Variante S.S. 23 del "Sestriere": tratto San Germano - Perosa Argentina

Anno	2004
Incarico	Progetto Esecutivo e Costruttivo per conto di PAC S.p.A.
Sito dell'opera	Pinerolo
Committente	Agenzia Torino 2006
Costruttore	PAC S.p.a. / Cordioli & C. S.p.A
Descrizione opera	Progetto dei viadotti realizzati a struttura in mista acciaio – calcestruzzo e delle opere civili ad essi annesse.

VIADOTTO GRANGE: Il viadotto di 22 campate è diviso in due tratte e ha una larghezza d'impalcato pari a 14.6 m. Tratto fra Spalla 1 e Pila 11: Il viadotto ha andamento planimetrico rettilineo e si sviluppa su 11 campate di cui la prima ha luce pari a 39.15 m mentre le successive 10 campate hanno luce identica fra loro e pari a 40.00 m. Tratto fra e Pila 11 Spalla 2: Il viadotto ha un andamento planimetrico misto caratterizzato da un primo tratto in rettilifilo seguito da una arco di clotoide che termina all'inizio di un tratto in curva. Le undici campate costituenti il viadotto hanno luce identica fra loro e pari a 40.00 m, per una lunghezza totale del viadotto pari a 440.00 m .

VIADOTTO INVERSO: viadotto di 46 campate diviso in quattro tratte con una larghezza d'impalcato pari a 14.6 m. Da SP1 a P12 : lunghezza totale pari a 473.3 m in asse impalcato, 12 campate di luci, misurate in asse impalcato, pari rispettivamente a $34.15 + 40.00 \times 10 + 39.15$ m. Da P12 a P23 : lunghezza totale pari a 438.3 m in asse impalcato, 11 campate di luci rispettivamente $39.15 + 40.00 \times 9 + 39.15$ m. Da P23 a P34 : lunghezza totale pari a 458.3 m in asse impalcato, 11 campate pari rispettivamente a $39.15 + 40.00 + 60.00 + 40.00 \times 7 + 39.15$ m. Il tracciato del viadotto ha andamento prevalentemente curvilineo. Da P34 a SP2 : lunghezza totale pari a 480 m in asse impalcato, 12 campate pari a 12×40 m.

Classe e categoria IX b

Classe e categoria I g

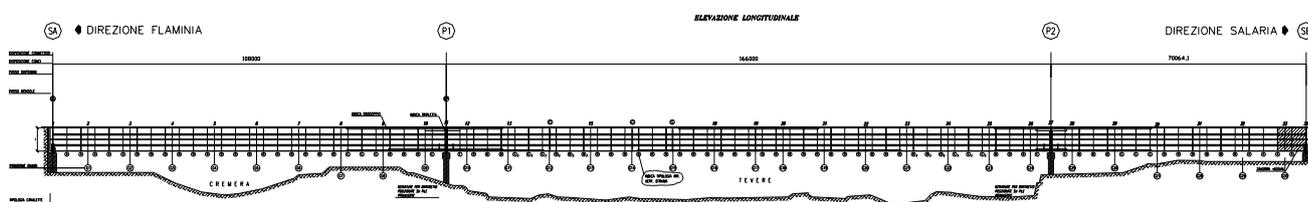


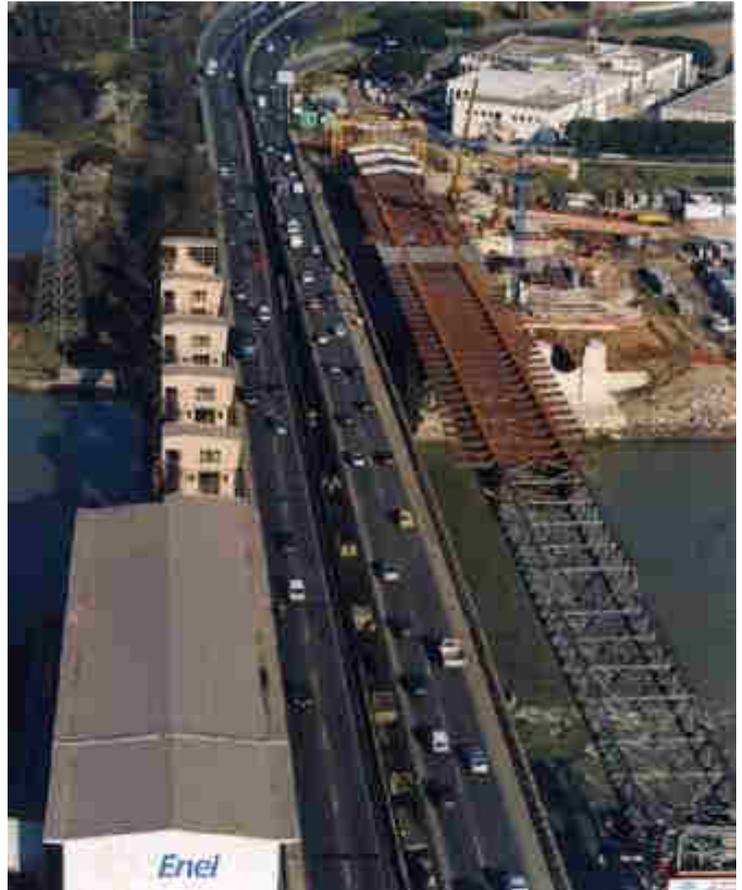




Ponte sul Tevere: Lavori sul G.R.A.

Anno	2005
Incarico	Progetto esecutivo e di perizia di variante, Progetto Costruttivo e Progetto del Varo per conto di Cordioli&C. S.p.A.
Sito dell'opera	Autostrada del G.R.A. – lotto 6 – Km 17+400 al 18+800
Committente	ANAS
Costruttore	Italiana Costruzioni / Cordioli & C. S.p.A
Descrizione opera	Ponte di due carreggiate indipendenti di luci da 108 + 166 + 70 m realizzate in sistema misto acciaio – cls e di larghezza complessiva pari a 38.15 m. La sezione trasversale di ogni impalcato è un cassone torsio-rigido le cui pareti verticali sono costituite da travi in acciaio a doppio T di altezza 7 m, composte da piatti saldati di spessore variabile. La soletta in calcestruzzo, di spessore costante pari a 25 cm.
Classe e categoria	IX b





Ampliamento a 4 corsie Autostrada A4 Milano - Bergamo

Anno	2005
Incarico	Progetto Costruttivo per conto di Pavimental
Committente	Autostrade per l'Italia
Costruttore	Pavimental
Descrizione opera	La commessa è composta da 35 scavalchi di luce variabile tra 45 e 56 metri tutti con schema statico di trave semplicemente appoggiata ad 1, 2 o 3 campate e suddivisi in tipologici in retto, in obliquo a 15° e 30°. Per ogni scavalco la campata di luce maggiore è formata da 2 cassoni alla Bredt mentre le campatine laterali sono realizzate con schema alla Courbon. Tutti i ponti sono realizzati in sezione mista di larghezza pari a 13,00 m; caso a parte è in CAV 136 che ha una singola campata da 54 m formata da 4 cassoni torsiorigidi e larghezza 35,10 m.
Classe e categoria	IX b



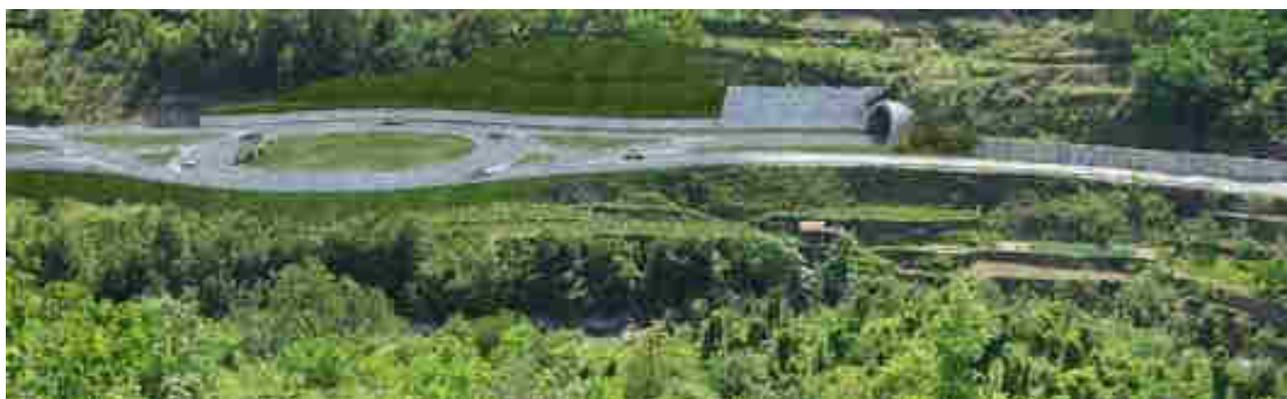
Ponte Ululone

Anno	2005
Incarico	Executive Project
Committente	Inco Miliano
Costruttore	Collini
Descrizione Opera	Ponte a trave continua su cinque campate di lunghezza totale pari a 226.4 m; ha un andamento curvilineo ed è costruito in acciaio-corten
Classe e Categoria	IX b



Viadotto Arroscia: Pieve Di Teco

Anno	2005
Incarico	Progetto Esecutivo e Costruttivo per conto di Studio Corona
Committente	ANAS
Costruttore	Lauro
Descrizione opera	Viadotto composto da una trave semplicemente appoggiata di luce pari a 32,2 m e da una trave continua con luci pari a $45.4 + 65 + 60 \times 2 + 42.4 = 275.8$ m. Svincoli di luci $21.56 + 21.56$ m. I due impalcati sono connessi mediante una sella Gerber. La struttura metallica del viadotto è costituita da un traliccio tridimensionale a forma rettangolare con altezza pari a 3.7 m, distanza tra gli assi schema delle briglie di 8.0 m, e di larghezza pari a 12.5 m. Per quanto riguarda lo svincolo l'altezza del traliccio è pari a 1.8 m con un interasse briglie di 4.5 m. L'impalcato è costituito da una soletta in c.a., di larghezza totale pari a 12,5 m per il viadotto e 8.5 m per lo svincolo e spessore medio di 0.25 m.
Classe e categoria	: IX b



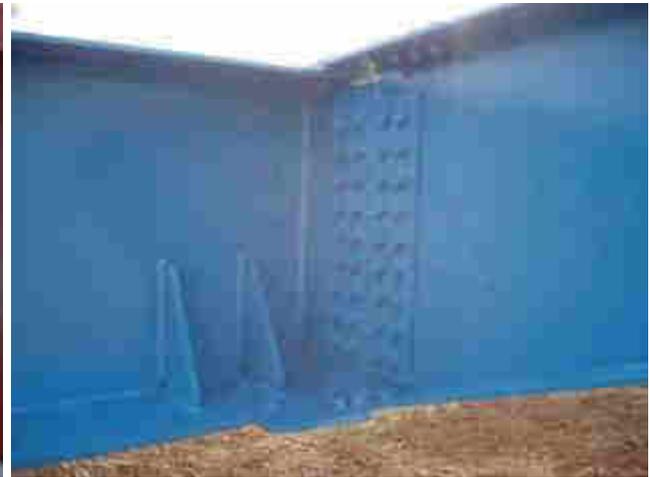
Autostrada MI-GE – Ampliamento A7 – Ponti sullo Scrivia

Anno	2006 - ns. rif. PR 221_06 PR
Incarico	Progetto Esecutivo e Costruttivo per conto di Castelnuovo S.c.a.r.l.
Committente	Milano Serravalle – Milano Tangenziali S.p.a.
Costruttore	Castelnuovo S.c.a.r.l.
Descrizione opera	<p>Il progetto prevede l'ampliamento a tre corsie dell'Autostrada A7 (Milano Serravalle) nel tratto compreso tra il ponte sul fiume Po km43+00 e l'interconnessione con l'Autostrada A21 Torino – Piacenza. In particolare si tratta di 17 opere divise in sei tipologie di scavalco dell'autostrada, sono opere a tre, quattro e cinque travi su tre campate di luci di circa 10+36+10 metri.</p> <p>CAVALCAVIA n° 1 C.N.R. "VI" a quattro travi tipico - Progr. Km 0+840 CAVALCAVIA n° 2 C.N.R. "VI" a quattro travi tipico - Progr. Km 3+038 CAVALCAVIA n° 3 C.N.R. "VI" a quattro travi tipico - Progr. Km 3+841 CAVALCAVIA n° 4 C.N.R. "VI" a quattro travi tipico - Progr. Km 4+442 CAVALCAVIA n° 5 C.N.R. "VI" a quattro travi lungo - Progr. Km 6+271 CAVALCAVIA n° 6 C.N.R. "B" a tre travi lungo - Progr. Km 6+650 CAVALCAVIA n° 7 C.N.R. "IV" a cinque travi lungo - Progr. Km 6+939 CAVALCAVIA n° 8 C.N.R. "IV" a cinque travi tipico - Progr. Km 7+235 CAVALCAVIA n° 9 C.N.R. "B" a tre travi tipico - Progr. Km 7+957 CAVALCAVIA n° 10 C.N.R. "B" a tre travi tipico - Progr. Km 8+322 CAVALCAVIA n° 11 C.N.R. "VI" a quattro travi lungo - Progr. Km 9+855 CAVALCAVIA n° 12 C.N.R. "B" a tre travi tipico - Progr. Km 10+811 CAVALCAVIA n° 13 C.N.R. "IV" a cinque travi lungo - Progr. Km 11+ 301 CAVALCAVIA n° 14 C.N.R. "IV" a cinque travi lungo - Progr. Km 11+ 553 CAVALCAVIA n° 15 C.N.R. "B" a tre travi tipico - Progr. Km 12 + 813 CAVALCAVIA n° 16 C.N.R. "VI" a quattro travi tipico - Progr. Km 13 + 668 CAVALCAVIA n° 17 C.N.R. "B" a tre travi tipico - Progr. Km 12 +177</p> <p>VIADOTTO SUL TORRENTE SCRIVIA: 4 travi su 11 campate da 28,5+9x25+28,5.</p>
Classe e categoria	IX b

Passante di Mestre

Anno	2006
Incarico	Progetto Costruttivo per Cordioli & C. S.p.A
Committente	Venice Link
Costruttore	Cordioli & C. S.p.A
Descrizione opera	Nell'ambito dei lavori relativi alla viabilità del passante di Mestre sono stati progettati undici ponti tra scavalchi e viadotti a struttura mista di varie luci e andamento rettilineo.
Classe e categoria	IX b



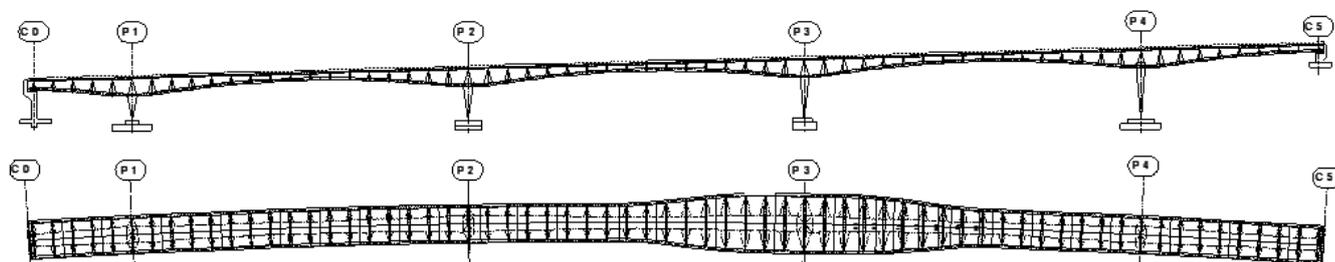


Bretella Coll SP. 66 e FILIPI – PROVINCIA DI PISA

Anno	2006
Incarico	Progetto costruttivo per conto di Cordioli & C. S.p.A
Committente	Provincia di Pisa
Costruttore	Cordioli & C. S.p.A
Descrizione opera	<p>Il progetto di completamento del sistema viario del comprensorio del cuoio (Bretella di collegamento tra la S.P. 66 Nuova Francesca e la S.GC FI-LI-PI) prevede la realizzazione di tre ponti in struttura mista acciaio – calcestruzzo di larghezza pari a 13,1 m.</p> <p>Viadotto “tipologico” costituito da 9 campate di 50 m, a due travi più trave di spina, montato dal basso;</p> <p>Ponte sull’ Arno di cinque campate (37+36+72+36+37), a due travi più spina, varato di punta;</p> <p>Ponte sulla discarica, di tre campate (96+144+96) a tre travi ad altezza variabile, montato dal basso.</p>
Classe e categoria	IX b

Viaduc des Rocs

Anno	2012
Incarico	Progetto esecutivo di dettaglio per conto di Cimolai S.p.A.
Sito dell’opera	Francia
Descrizione opera	<p>Il ponte è costituito da un sistema misto acciaio-clc a campata continua con luci pari a 24m e 43 m per le due campate di riva e 81 m per le tre campate centrali = 177 m. La larghezza del viadotto è variabile tra i 14.5m e i 17m. Tale struttura è realizzata con schema simil-reticolare composto da due briglie superiori e due inferiori connesse con elementi diagonali e diaframmi.</p>
Classe e categoria	IX b



Viadotto Stura di Demonte: Autostrada Asti-Cuneo

Anno	2009
Incarico	Progetto Costruttivo per conto di Itinera
Costruttore	Omba
Descrizione opera	Il viadotto presenta una larghezza complessiva di 27,90 m , di cui due carreggiate separate di larghezza rispettivamente 12,70 e 11,20 m, due cordoli laterali di larghezza 0,70 m e un cordolo centrale di larghezza 2,60 m; in senso longitudinale è costituito da 12 campate in continuità di cui dieci di luce 100.0 m e due luce 50,00 m = 1000 m. L'impalcato è realizzato con una sezione mista acciaio-calcestruzzo, ed è costituito da due travi metalliche di altezza pari a 5,00 m e due travi di spina di altezza 0,55 m. Tale struttura è segmentata in diverse tipologie di conci e la sezione trasversale è irrigidita da diaframmi reticolari. All'estradosso delle travi vi è la soletta in calcestruzzo per mezzo dei connettori a taglio opportunamente saldati sull'ala superiore della trave. La soletta, dello spessore complessivo di 28 cm, è costituita da predalle tralicciate di 5 cm e da un getto integrativo di 23 cm.
Classe e categoria	IX b

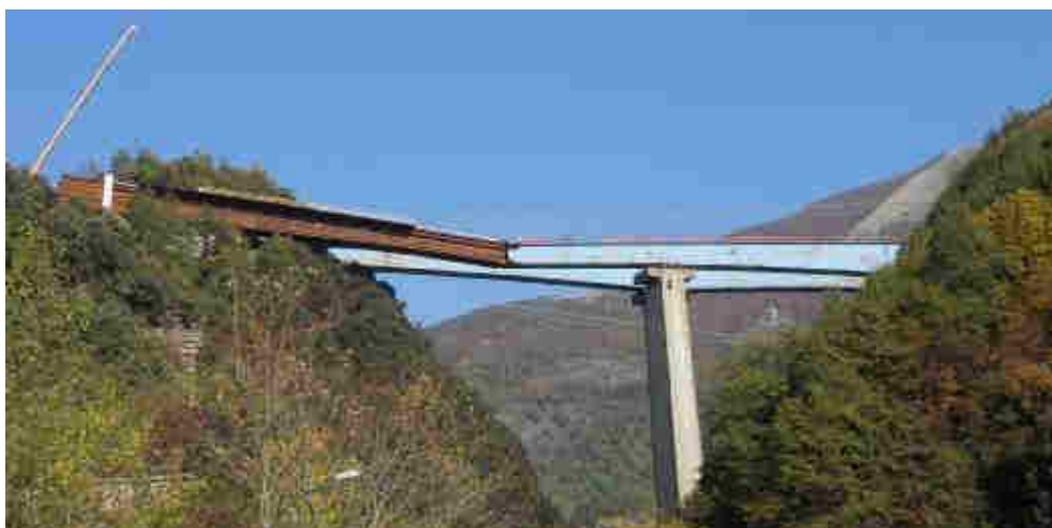


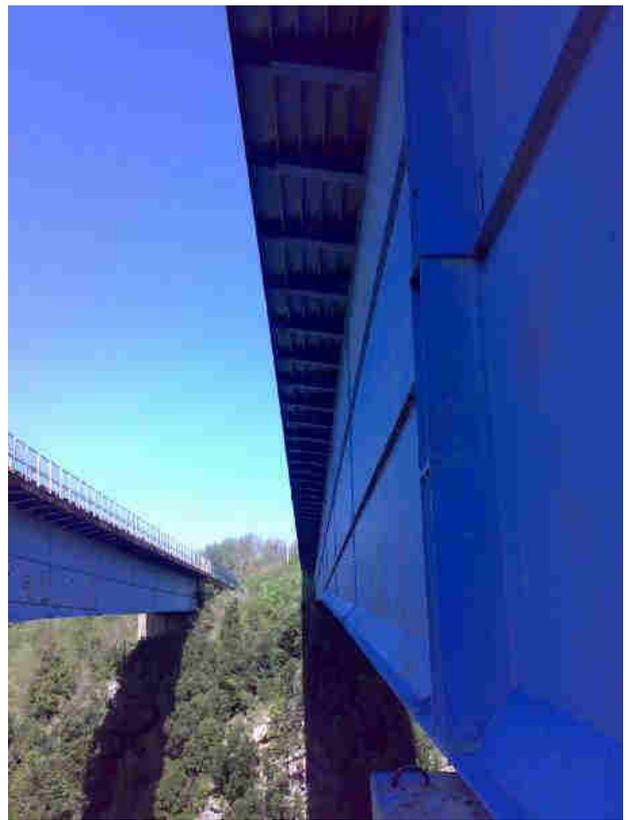
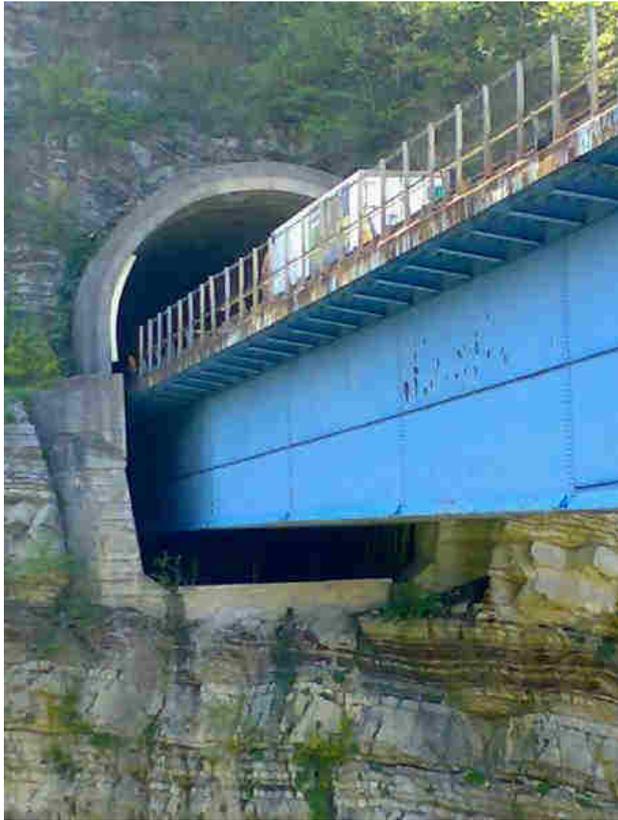


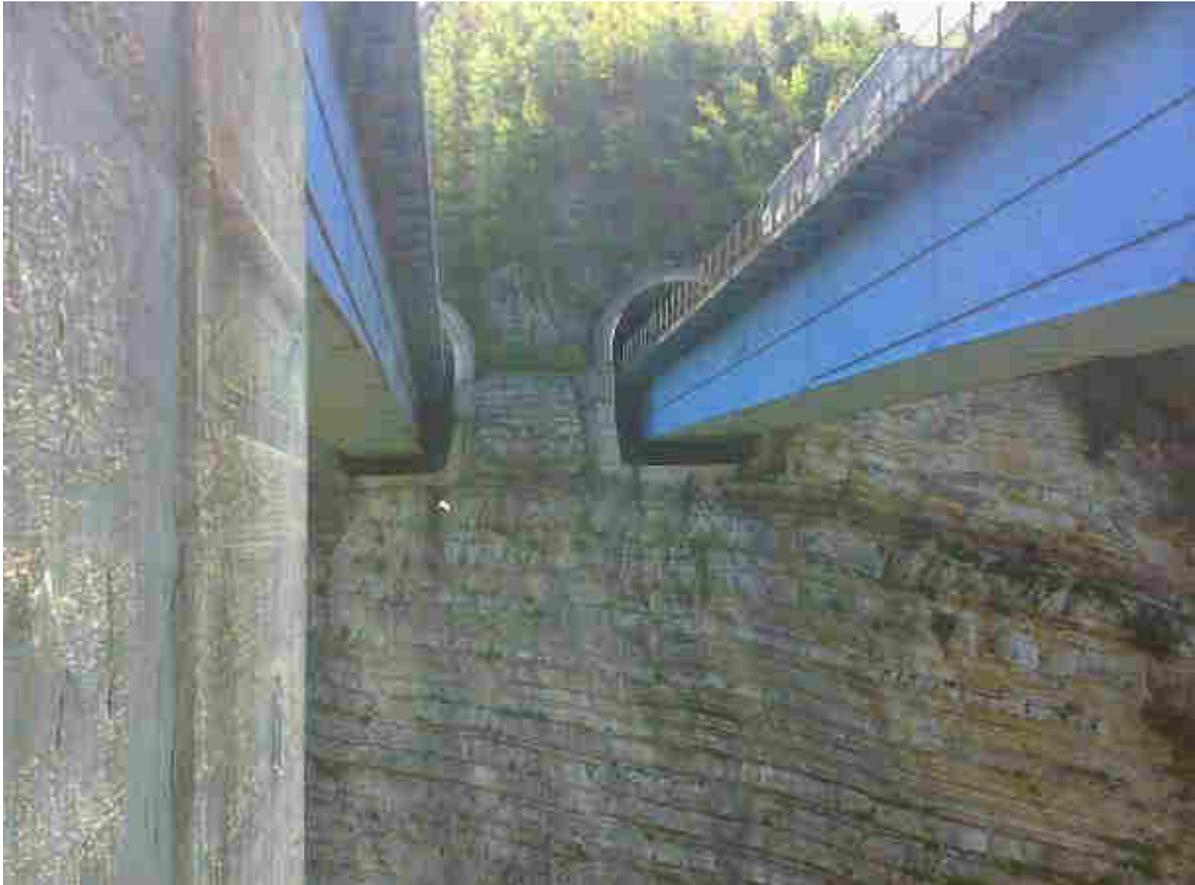


Ponte Serra

Anno	2011
Incarico	Progetto Esecutivo per conto della SIS e progetto costruttivo per Cimolai S.p.A.
Descrizione opera	Il presente viadotto (Serra via nord e sud) si sito sull'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria. Verrà realizzato in sostituzione dell'esistente quindi le luci delle campate resteranno invariate e pari a 115.5 metri ciascuna. La piattaforma stradale ha una larghezza costante di 13.2 m. con una larghezza carrabile di 11.20 m e due cordoli esterni di larghezza 0.6 m e 1.4 m; gli elementi di arredo sono costituiti dai sicurvia disposti ai due margini della carreggiata e dalla barriera antirumore disposta sull'esterno curva del viadotto. La soletta agli estremi è contenuta da una veletta. L'andamento planimetrico del tracciato è rettilineo. La travata metallica è costituita da due travi affiancate, realizzate a doppio T saldato composto di altezza variabile da un minimo di 480 cm in spalla a un massimo di 750 cm in pila disposte ad interasse pari a 5.50 m. Equidistante dalle due travi è posta una trave di spina alta 0.55 m e continua sui diaframmi. I diaframmi sono posti ad un interasse medio di 9.1 m circa e sono a struttura reticolare costituiti da profilati in acciaio.
Classe e categoria	IX b

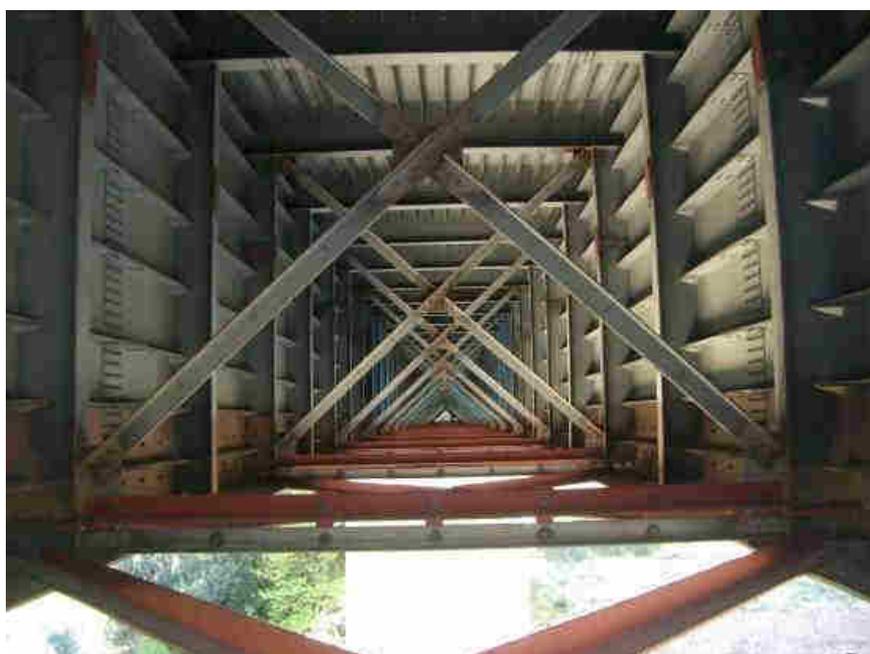


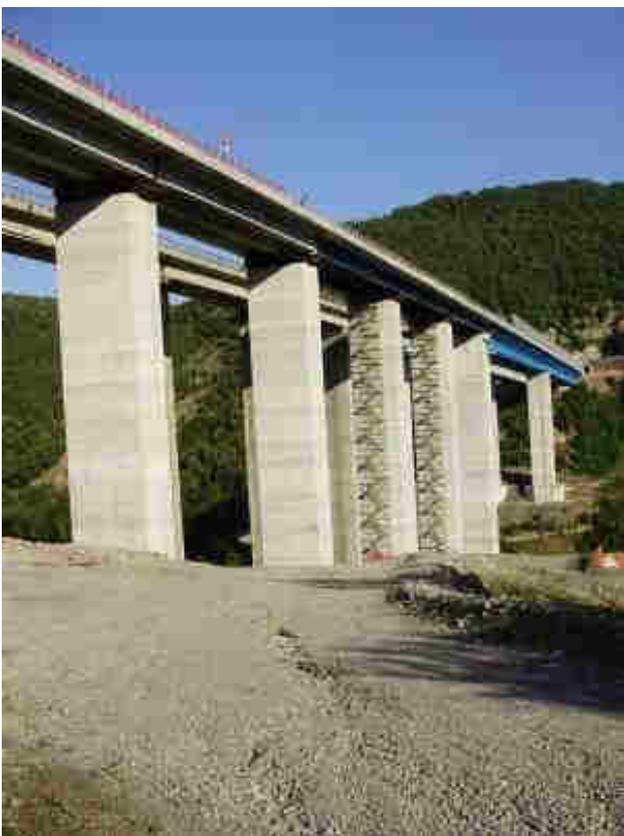




Ponte Noce

Anno	2007
Incarico	Progetto Esecutivo per conto della SIS e progetto costruttivo per di Cimolai S.p.A.
Descrizione opera	Si tratta di due viadotti gemelli affiancati di lunghezza complessiva di 232m (116m + 116m), uno per ciascuna via, realizzati interamente in acciaio, con impalcato in piastra ortotropa di larghezza 9.15 m e spessori variabili da 10 a 20 mm. Si è previsto di ampliare il ponte portando la carreggiata a 11.2 m, per una larghezza totale dell'impalcato pari a 13.2 m. L'intervento ha richiesto l'allargamento della piastra ortotropa, previa eliminazione delle estremità della piastra e dei traversi che risultavano danneggiati.
Classe e categoria	IX b





Ponte Ticino

Anno	2012
Incarico	Progetto costruttivo per conto di Itinera S.p.A.
Sito dell'opera	Bernate (MI)
Descrizione opera	L'opera in oggetto è formata da due viadotti realizzati in sistema misto acciaio calcestruzzo con schema statico in esercizio di trave continua con luci di $69.3 \times 8 + 69.0 \times 9 \text{ m} = 1175.4 \text{ m}$ costituiti ciascuno da 4 travi affiancate di altezza pari a 2.80 m, poste ad interasse 4.0 m e realizzate a doppio T composto saldato. L'impalcato Torino – Milano ha larghezza pari a 16.90 m, di cui 15.40 m e due cordoli esterni, ciascuno di larghezza 0.75 m. L'impalcato Milano – Torino ha larghezza pari a 18.40 m, di cui 15.40 m carrabili a cui è stato aggiunto un marciapiede di larghezza 1.50 m. La soletta in calcestruzzo armato, di spessore costante pari a 28 cm, è gettata su lastre tralicciate e prefabbricate in acciaio di spessore 5 mm.
Classe e categoria	IX b





PONTI A CAVALLETTO

Raccordo tra il casello di Piovene Rocchetta e la SP: 350 in località Schiri

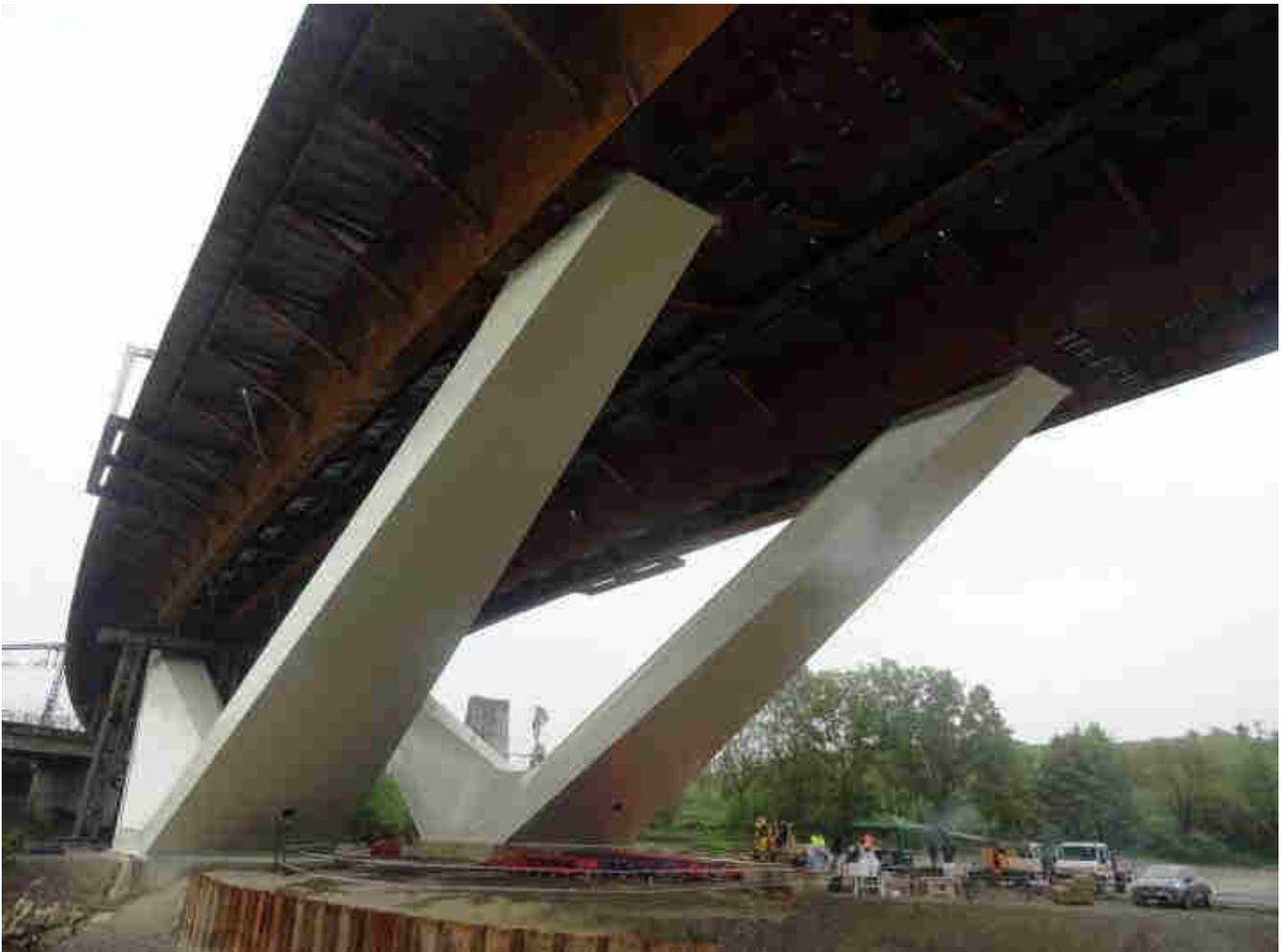
Anno	2005
Incarico	Progetto Preliminare per conto di Idroesse; Progetto Definitivo ed Esecutivo
Committente	AUTOSTRADA BS-VR-VI-PD S.p.A
Descrizione opera	L'impalcato è una trave continua su 3 campate di lunghezza rispettivamente pari a 80 m, 100 m e 80 m, con larghezza trasversale pari a 13.95 m. Le pile intermedie sono costituite da due puntoni inclinati di 45° rispetto all'orizzontale, incastrati all'impalcato e incernierati alla base. Le fondazioni dei puntoni sono costituite da un plinto su micropali mentre le spalle sono di tipo tradizionale con fondazione su pali di grande diametro (Φ 1200)
Classe e categoria	IX b
Classe e categoria	I g



Lambro

Anno	2012
Incarico	Progetto esecutivo di variante dei viadotti Lambro e dei viadotti di interconnessione della tangenziale est esterna di Milano con l'autostrada A1, nonché delle opere civili per conto di Lambro Scarl
Sito dell'opera	Milano
Carpenteria	Cimolai S.p.A.
Descrizione opera	L'opera è costituita da sei viadotti: VI004 Lambro carreggiata Sud (L = 1604.06 m) VI005 Lambro carreggiata Nord (L = 1031.57 m) VI022 Interconnessione A1 - Rampa dir. Milano A4 viadotto Lambro (L = 104 m) VI023 Interconnessione A1 - Rampa dir. Bologna A4 (L = 312 m) VI024 Interconnessione A1 - Rampa dir. Milano A4 viadotto Lambro (L = 280 m) IVN01 Viadotto Fiume Lambro (L = 840 m) La progettazione comprende tutte le strutture metalliche e le forcelle di sostegno degli attraversamenti del fiume, le solette di impalcato e le relative coppelle metalliche da considerarsi collaboranti con la soletta medesima
Classe e categoria	IX b
Classe e categoria	I g



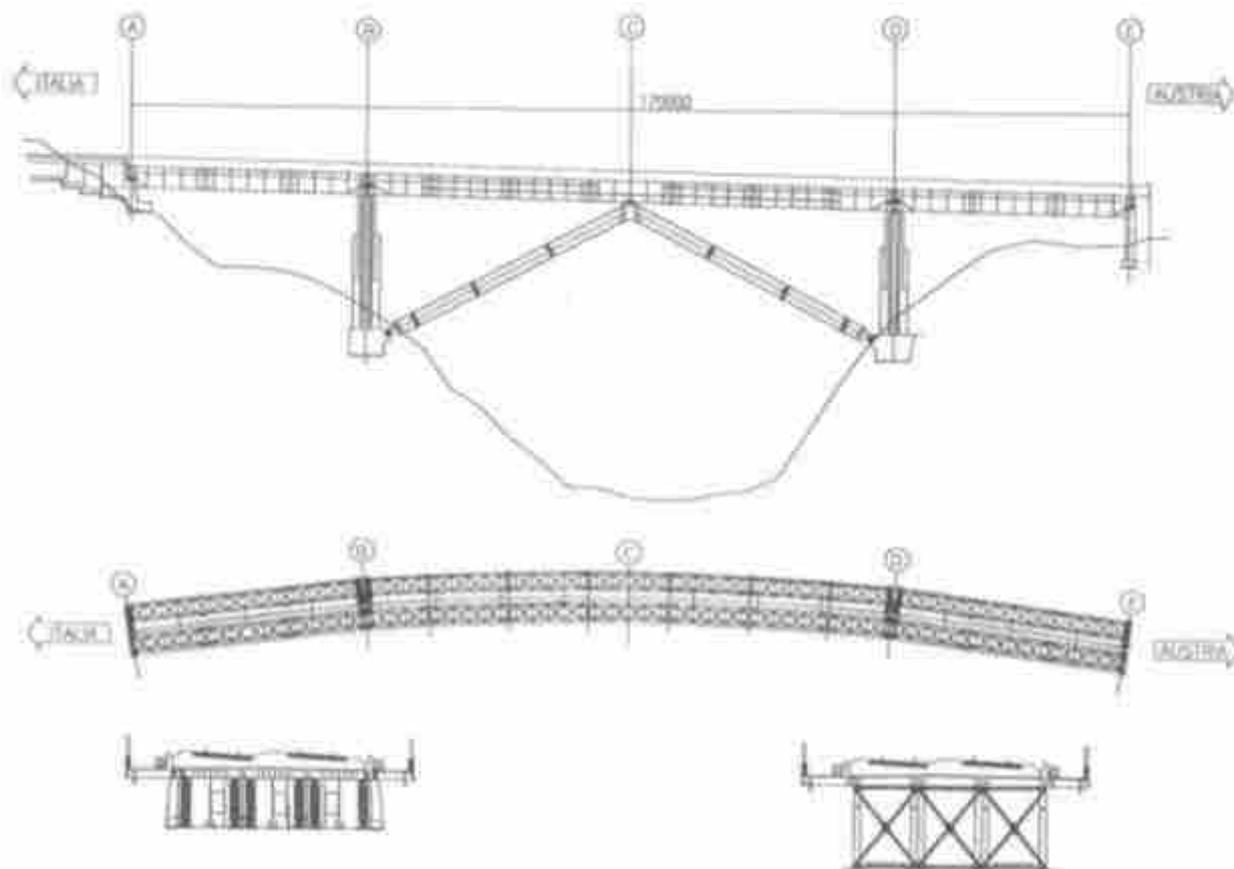






Slizza

Anno	1998
Incarico	Progetto esecutivo per conto di Condotte S.p.A.
Sito dell'opera	Tarvisio
Costruttore	Lonardi Costruzioni S.p.A.
Committente	Ferrovie dello Stato S.p.A.
Descrizione opera	L'opera è costituita da una struttura mista acciaio-clt di sviluppo totale di 170 m, con schema statico di trave continua composto da due campate laterali di 39.5 m e da una trave centrale di luce pari a 44.5 m + 44.5 m. La travata metallica è costituita da quattro travi affiancate ad interasse di 2.7m ed altezza pari a 3.6 m collegate a coppie da un controvento inferiore di torsione e da diaframmi reticolari al passo di 5.64 m. I due cassoni così formati sono poi collegati da diaframmi posti in mezzzeria e ai quarti delle singole campate reticolari e sugli appoggi a parete piena. I conci terminali sono rastremati fino ad un'altezza di 2.1 m sugli appoggi. La soletta, di spessore variabile tra 30 cm e 40 cm ha una larghezza di 12.3 m ed è dotata di muretti parabolast e cordoli perimetrali a sostegno di eventuali barriere.
Classe e categoria	IX b





Binaschina - Viadotto IVT01

Anno	2012
Incarico	Progetto esecutivo di variante dei viadotti Lambro e dei viadotti di interconnessione della tangenziale est esterna di Milano con l'autostrada A1, nonché delle opere civili per conto di Lambro Scarl
Sito dell'opera	Milano
Carpenteria	Itinera S.p.A.
Descrizione opera	L'opera ha uno schema a travata continua a otto campate, con sviluppo totale pari a 575 m.. Le campate di riva hanno luce pari a 47 m mentre le campate interne hanno luce pari a 80 m. Esse sono teoriche poiché rappresentative dell'interasse delle pile, sebbene queste ultime abbiano geometria a cavalletto, consentendo in tal modo di ridurre la luce reale delle campate e contribuendo alla mitigazione delle sollecitazioni interne alla struttura dell'impalcato e quindi all'altezza dello stesso. L'impalcato, che ha larghezza complessiva pari a 12.60 m, ospita una carreggiata di larghezza pari a 10.50 m (strada di categoria C1), due cordoli laterali di ampiezza pari a 0.70 m ed infine due canalette in acciaio di ampiezza pari a 0.35 m ciascuna con funzione di convogliare le acque meteoriche ai punti di raccolta. L'altezza della travi è variabile: in corrispondenza della mezzeria delle campate è pari a 1.90 m per aumentare progressivamente fino a 3.0 m in corrispondenza dell'innesto dei cavalletti delle pile. A cavallo delle stampelle, infine, la sezione viene rastremata fino ad un minimo di 1.90 m. La soletta d'impalcato, di spessore 25 cm è ordita trasversalmente e resa collaborante con la sottostante struttura metallica mediante connettori tipo Nelson elettrosaldati sulle piattabande superiori delle travi.
Classe e categoria	IX b
Classe e categoria	I g

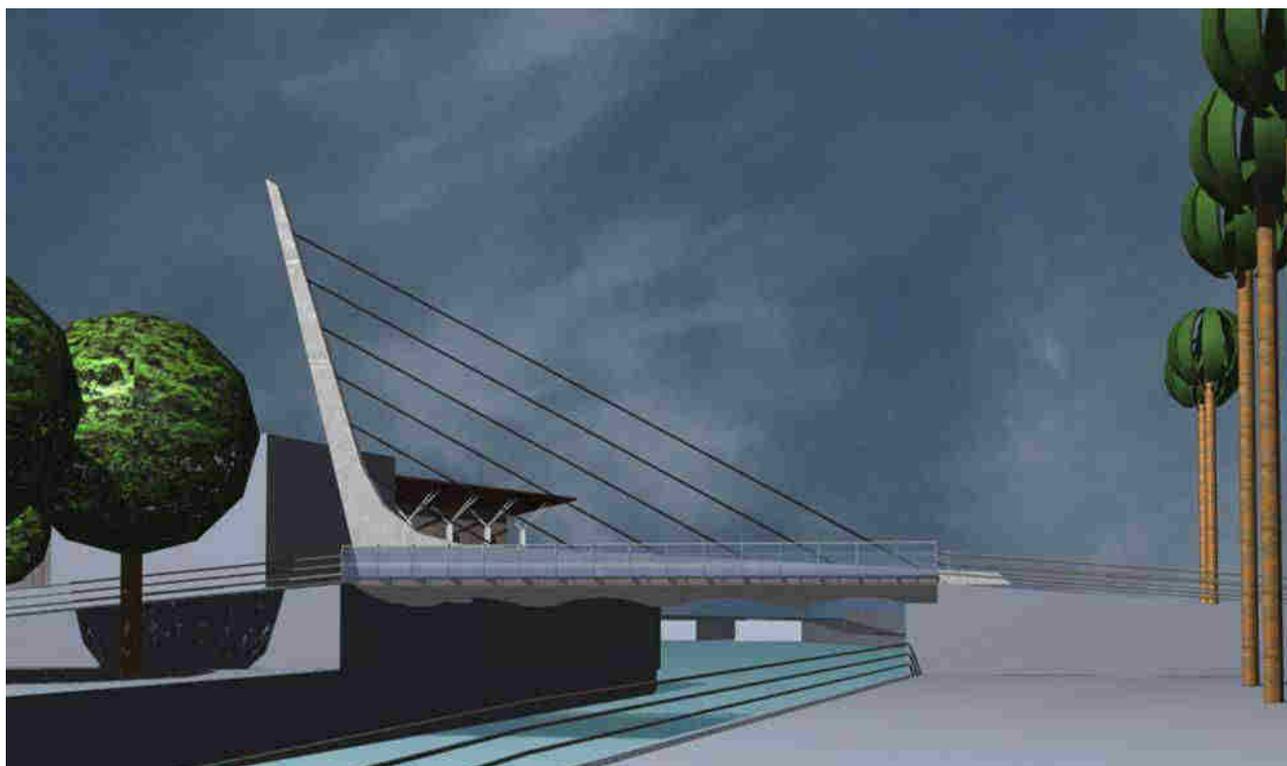




PONTI MOBILI

Darsena Ponte Mobile

Anno	2003
Incarico	Progetto Definitivo ed Esecutivo
Sito dell'opera	La Spezia
Committente	Autorità Portuale di La Spezia
Descrizione opera	Progettazione esecutiva relativa alle strutture e ai meccanismi del ponte mobile, delle rampe di accesso al ponte, delle strutture di darsena e del canale di accesso, dei sottoservizi previsti in banchina e nella fascia di rispetto.
Classe e categoria	IX b



Meccanismi Ponte Mobile Navicelli

Anno	2002
Incarico	Assistenza alla Direzione Lavori
Sito dell'opera	Calambrone
Committente	A.N.A.S. FIRENZE
Costruttore	Sigenco/Labromec
Descrizione opera	Realizzazione dei meccanismi di movimentazione del ponte levatoio sul canale Navicelli; tale meccanismo è costituito da una coppia di pistoni idraulici a 3 sfilamenti della portata di 300 t. ciascuno, dalle relative cerniere meccaniche di collegamento al ponte ed alla spalla e dall'impianto elettrico ed elettronico di corredo al sistema di movimentazione.
Classe e categoria	IX b

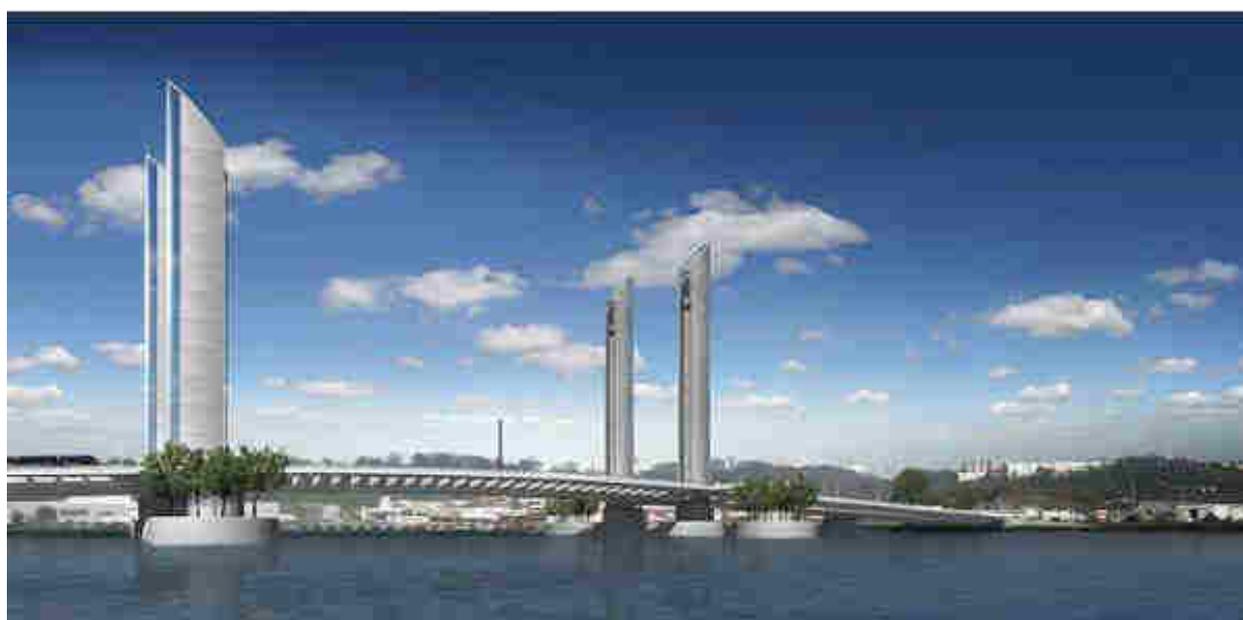
Ponte Balacan Bordeaux

Anno 2011

Incarico Progetto Esecutivo per conto di Cimolai S.p.A.

Descrizione opera L'opera è costituita da un ponte centrale sollevabile e da due campate di accesso laterali. Il ponte centrale ha una luce di 117 metri in semplice appoggio in lastra ortotropa e può essere sollevato mediante argani per permettere il passaggio delle navi. Le rampe laterali, hanno lunghezza rispettivamente pari a 155 e 135 metri e sono realizzate in sistema misto acciaio-calcestruzzo entrambe con schema statico di trave continua su due campate.

Classe e categoria IX b

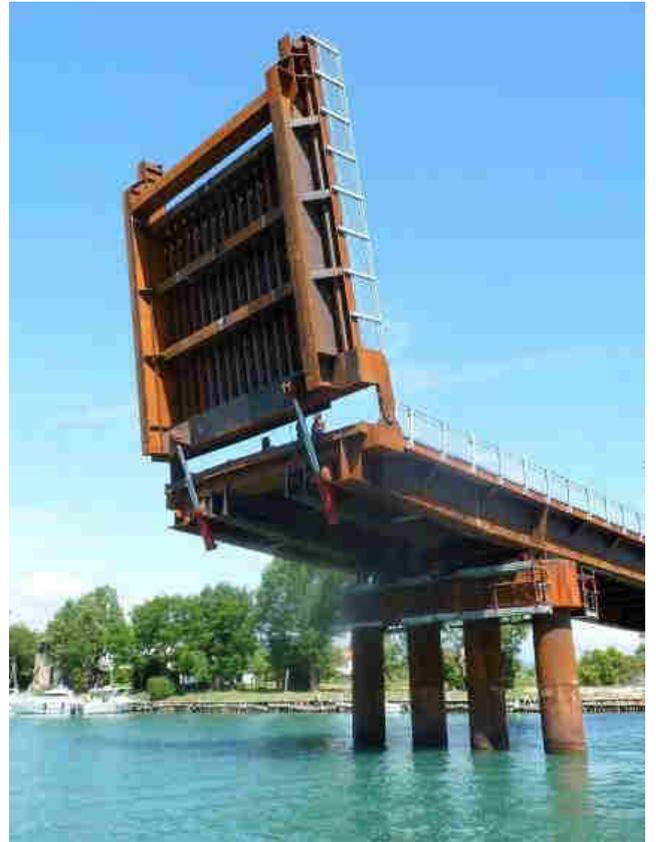




Ponte Colombiera

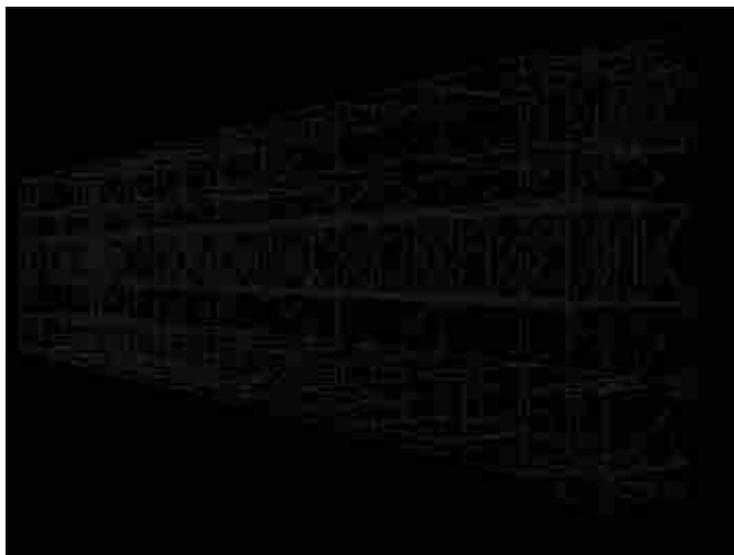
Anno	2012
Incarico	Progetto Definitivo per appalto integrato per conto della Regione Liguria
Descrizione opera	L'opera è costituita dal Nuovo ponte della Colombiera sul fiume Magra in comune di Ameglia, necessario per il ripristino della SP 432, interrotta a seguito del crollo del vecchio ponte. Il viadotto, di prima categoria, è composto da una carreggiata con due corsie (una per senso di marcia) e sarà realizzato in piastra ortotropa di spessore variabile 12 mm e 14 mm, con tre campate rispettivamente di 51.82 m + 48.76 m + 51.82 m.. per un totale di 152.4 m . L'andamento planimetrico è rettilineo. I due conci di mezzera della campata centrale, di lunghezza 12.35 m ciascuno, sono previsti mobili per permettere il passaggio dei natanti. In particolare, mediante l'ausilio di pistoni idraulici, si avrà una zona di circa 18 m nella quale la navigazione potrà avvenire senza alcune limitazioni di altezza.
Classe e categoria	IX b





Porte di chiusura della navigazione nella Conca di Malamocco

Anno	2004
Incarico	Validazione del Progetto Esecutivo per conto di technical
Sito dell'opera	Venezia
Descrizione opera	Barriera mobile facente parte del progetto MOSE. La struttura è realizzata in acciaio con le seguenti dimensioni: altezza $h = 16,20$ m; lunghezza $L = 54$ m; larghezza $B = 6,50$ m
Classe e categoria	IX b



MACCHINE SPECIALI

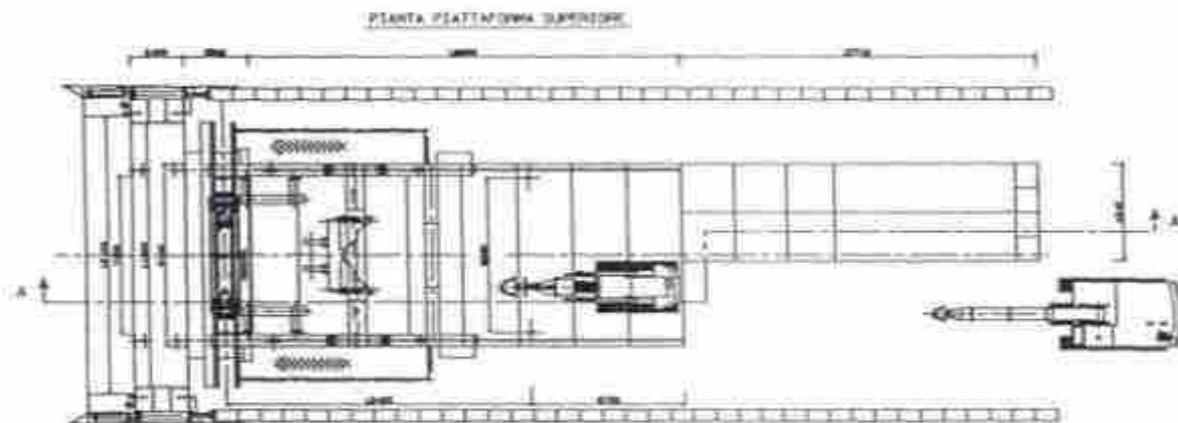
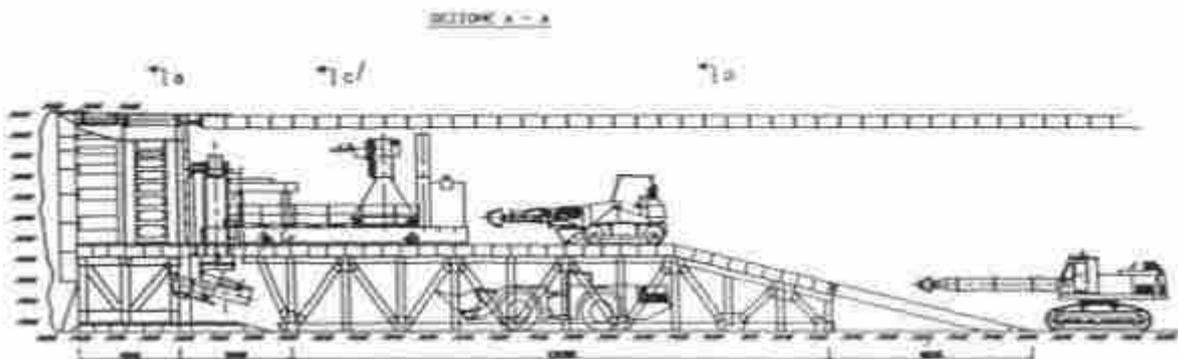
Scudo a lame per gallerie

Anno	1988
Incarico	Progetto Esecutivo e Direzione Lavori
Sito dell'opera	Algeri
Committente	Gl. CO Costruzioni S.p.a. Roma
Costruttore	Cordioli & C. S.p.A
Descrizione opera	Si tratta di uno scudo a lame a sviluppo parabolico in cui sono meccanizzati l'avanzamento dello scudo stesso, delle lame marcianti e la posa in opera dei conci. Lo scavo e lo smarino sono eseguiti con mezzi indipendenti. La sezione di scavo ha una superficie di circa 150 m ² con una corda di base di circa 20 m, una freccia di circa 10,3 m ed uno sviluppo perimetrale di circa 50 m. L'indice di produttività riscontrato è di circa 6 m per giorno di scavo e rivestimento finito. La macchina consiste in tre parti principali:

Lo Scudo vero e proprio, realizzato con struttura ad in acciaio, prefabbricato in conci di dimensioni e pesi compatibili alle esigenze di trasporto e sollevamento, da collegarsi in opera mediante bulloni. Il sistema di propulsione è realizzato mediante 26 martinetti da 60 t disposti in coppia per l'avanzamento dei 13 settori taglienti anteriori e da 36 martinetti principali agenti sull'intero sviluppo dell'arco costituenti il sistema propulsivo della macchina con una spinta complessiva pari a 8600 t. Le basi dell' arco sono collegate da una piattaforma in acciaio con la doppia funzione di catena irrigidente e di piattaforma di distribuzione del carico sul terreno. A circa $\frac{1}{3}$ della freccia massima un impalcato di servizio intermedio, anch'esso con compiti di irrigidimento strutturale, consente l'esercizio dei perforatori semoventi nella parte superiore della galleria. Il peso dello scudo è 270 t.

L'impalcato di servizio, collegato all'impalcato intermedio, consiste in una piattaforma di larghezza pari a 8,14 m e di sviluppo longitudinale, comprensivo di rampe di accesso pari a 37,5 m. L'impalcato è sostenuto da una struttura tralicciata con giunti bullonati di peso complessivo pari a 260 t.

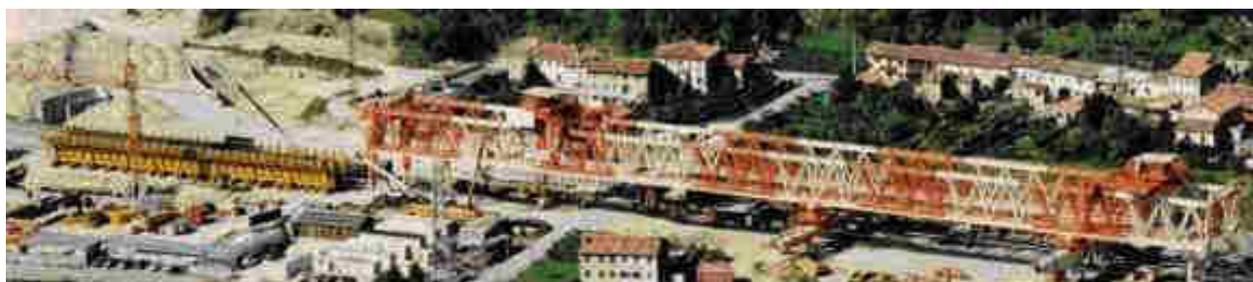
Gli erettori dei conci sono tre. Due di essi, simmetrici, situati sotto la piattaforma di servizio e consistenti in un braccio idraulico sono destinati alla posa dei piedritti. Il terzo, ubicato sopra l' impalcato di servizio e costituito da un portale scorrevole longitudinalmente ha in compito della posa in opera dei conci di rene e calotta. I tre erettori sono alimentati direttamente dai mezzi semoventi che trasportano i conci.





Carrovaro del Viadotto Restello

Anno	1989
Incarico	Progetto Costruttivo
Sito dell'opera	Tronco Autostradale Vittorio Veneto / Pian di Vedova – Lotto 2
Committente	GICO Costruzioni S.p.a.
Costruttore	Cordioli & C. S.p.A
Descrizione opera	<p>Il viadotto Restello è realizzato in C.A.P. a due vie separate, ciascuna larga 12,89 m e lunga 2100 m , caratterizzata da uno schema statico a travata continua su 31 luci che variano tra i 48 e gli 80 m e con pile di altezze variabili fino a 60 m. Il sistema di prefabbricazione prevede conci lunghi fino a 60 m e del peso fino a 800 t.</p> <p>Il carrovaro è formato da due travi principali a traliccio affiancate di lunghezza pari a 162 m e altezza di circa 8 m che costituiscono la parte portante e da due testate di collegamento con compiti di irrigidimento e controventatura. L'ingombro complessivo trasversale è di circa 42 m. Il suddetto carrovaro ha una produzione di circa 1500 m²/settimana e la possibilità di recupero totale dell'attrezzatura.</p>



GASOMETRI E SERBATOI

Gasometri 1 - 2 CAN SNAM

Anno	1987
Incarico	Verifica dell'idoneità statica
Sito dell'opera	Canavese
Committente	Snamprogetti
Descrizione opera	Verifica dell'idoneità statica di due gasometri in acciaio: <ul style="list-style-type: none">• Gassometro n°1, 50.000 m³ altezza circa 50 m, diametro 44,53 m costruito nel 1926. La struttura esterna è realizzata con profili tralicciati, le unioni sono chiodate.• Gassometro n°2, 130.000 m³ diametro circa 70 m costruito nel 1976. La struttura è metallica è autoportante con guidagli elicoidali contrapposti sulle varie levate. Collegamenti saldati e bullonati, fondazioni realizzate con un anello in c.a. su pali.

Smantellamento gasometro

Anno	1990
Incarico	Progetto della demolizione con recupero materiali
Sito dell'opera	Orobia
Committente	AEM-MILANO / ELC Consult
Descrizione opera	Progetto operativo dello smantellamento di un gasometro da 50.000 m ³ con recupero del materiale per riciclo. Il gasometro costituito da tre levate e da vasca di contenimento in acciaio. Altezza circa 50 m, diametro 44,6 m struttura interamente chiodata.

Gasometro idraulico ad una levata

Anno	1990
Incarico	Progetto Strutturale
Sito dell'opera	Messina
Costruttore	Garbato
Descrizione opera	Gasometro idraulico ad una levata di volume utile pari a 35 m ³ , diametro 2900 mm, altezza 13,50 m. Struttura esterna realizzata con profili solidali alla vasca di contenimento.

Gasometri 1 - 2 - 3 Bovisa

Anno	1988
Incarico	Verifica dell'idoneità statica
Sito dell'opera	Bovina (MI)
Committente	Snamprogetti
Descrizione opera	Verifica dell'idoneità statica di tre gasometri in acciaio dello stabilimento AEM di Milano Bovina di capacità pari a : 80.000 m ³ e 130.000 m ³ .

Gasometri

Anno	1989
Incarico	Progetto strutturale di massima
Descrizione opera	Dimensionamento e stima dei pesi di due gasometri. <ul style="list-style-type: none">• Gassometro idraulico da 7500 m³, diametro vasca 28,00 m, altezza 25,87 m, peso stimato 200 t.• Gassometro idraulico da 30.000 m³, diametro vasca 52,00 m, altezza 29,57 m, peso stimato 375 t.

Serbatoio piezometrico 1

Anno	1989
Incarico	Progetto strutturale
Sito dell'opera	Al Buraidi Establishment
Costruttore	Gistri
Descrizione opera	Struttura composta da fusto tubolare cilindrico e da serbatoio coassiali cilindrico di capacità pari a 150 m ³ . Serbatoio e fusto realizzati con lamiere saldate. Altezza 33,71 m, diametro 7,50 m, diametro del fusto 1,90 m.

Serbatoio piezometrico 2

Anno	1990
Incarico	Progetto strutturale comprensivo del montaggio
Sito dell'opera	Villapoma (MN)
Costruttore	Gistri
Descrizione opera	Struttura composta da fusto tubolare cilindrico e da due serbatoi coassiali cilindrici di capacità pari a 150 m ³ e 20 m ³ . Serbatoi e fusto realizzati con lamiere saldate, l'unione tra i serbatoi e il fusto è costituito da una flangia bullonata. L'analisi strutturale è stata eseguita con un programma FEM utilizzando elementi shell. Altezza 30,00 m, diametro 8,00 m, peso 40 t.

Serbatoio WKT06

Anno	1995
Incarico	Progetto strutturale
Sito dell'opera	Chicago
Committente	Danieli Engineering
Costruttore	BIT
Descrizione opera	Serbatoio sopraelevato di emergenza, torre realizzata con sei colonne controventate di diametro pari a 267 mm, Serbatoio cilindrico di diametro pari a 7,00 m con tre prese a 200/160/40 m ³ . Altezza 35,00 m.

CAPANNONI

Capannone Materie Prime - UNICEM

Anno	1989
Incarico	Progetto Costruttivo e di Montaggio
Sito dell'opera	Lugagnano
Committente	UNICEM
Costruttore	Impresa Montaggi Gistri
Descrizione opera	Si tratta di un capannone industriale realizzato con 37 portali tralicciati di altezza pari a 29,89 m e larghezza 37,76m. L'interasse tra i singoli portali è di 6 m, lo sviluppo longitudinale dell'intera struttura è di 222 m.



Stabilimento Urea-Plant

Anno	2000
Incarico	Progetto esecutivo e costruttivo
Sito dell'opera	Kuwait
Committente	Cimolai S.p.A.
Costruttore	Cimolai S.p.A.
Descrizione opera	La struttura principale consiste di due unità strutturali indipendenti che sono simmetriche. Il ramo principale del piperack misura circa 45.8 m di lunghezza e 14 m di larghezza.
Classe e categoria	I g

Suez

Anno	1999
Incarico	Progetto esecutivo e costruttivo per conto di Cimolai S.p.A.
Sito dell'opera	Egitto
Committente	Owner danieli e Icom Engineering
Costruttore	Cimolai S.p.A.
Descrizione opera	Edifici a struttura metallica, per realizzazione di acciaieria a Suez; uno per l'area di stoccaggio del carbone, a navata unica, di lunghezza pari a 225 m e larghezza di 30 m con carroponi di 30 Ton; e l'altro, lo Scarp yard formato da 2 navate di 30m ciascuna, lunghe 80 m e con carroponi da 50 Ton

Stola e Fiasa

Anno	1997
Incarico	Progetto esecutivo e costruttivo per conto di Cimolai S.p.A.
Sito dell'opera	Belo Horizonte (Brasile)
Committente	Fiat Engineering S.p.A.
Costruttore	Cimolai S.p.A.
Descrizione opera	Edifici industriali a struttura metallica, per produzioni meccaniche di dimensioni 180x96 il Fiasa e 156x84 lo Stola, alti circa 7.5 m. Il Fiasa costituisce un ampliamento di un capannone già esistente ed è formato da travi principali reticolari su luce 12 m, capriate reticolari su luce 24 m e con passo di 4 m. Lo schema statico è a colonne incastrate al piede con travi incerniate trasversalmente in sommità; la controventatura della copertura è costituita da arcarecci ad interasse 2 m.

Capannoni India

Anno 2010

Incarico Progetto Esecutivo e costruttivo

Descrizione opera L'opera si compone di cinque capannoni industriali in acciaio più due portinerie di accesso al nuovo stabilimento Ferrero a Baramati (India). La superficie coperta è di circa 25000 mq destinati alla produzione e allo stoccaggio materie prime. Lo schema statico delle strutture è stato concepito come telaio con incastri alla base ed in sommità in direzione trasversale; mentre in direzione longitudinale sono presenti controventi verticali. Inoltre, sono state oggetto di progettazione, le passerelle aeree tra i vari edifici.





EDIFICI

Fabbricato FINPorto

Anno	1993
Incarico	Progetto Esecutivo
Sito dell'opera	Genova
Costruttore	Parodi De Rege
Descrizione opera	Il complesso dell'edificio si sviluppa su una dimensione in pianta di 128,500 x 72 m ed un'altezza complessiva di 27,00 m. È realizzato in struttura metallica con colonne a doppio T di dimensioni costanti e di spessore variabile in altezza, travi principali in sistema misto acciaio-calcestruzzo, solai in lastre autoportanti completate in opera da getto collaborante in cls, controventature principali e secondarie realizzate con campi di travature reticolari e con nuclei di calcestruzzo. Le fondazioni sono di tipo diretto a plinti. Lo schema statico è individuabile in colonne pendolari, travi semplicemente appoggiate e controventi verticali, ai quali è demandata la stabilità globale della struttura.
Classe e categoria	I g



Terminal Traghetto di Genova

Anno	1996
Incarico	Progetto Costruttivo per conto di Cimolai S.p.A.
Sito dell'opera	Genova
Committente	Autorità Portuale di Genova
Costruttore	Cimolai S.p.A.
Descrizione opera	Realizzazione di un fabbricato a tre piani, dove il secondo piano risulta a 6,70 m dal piano terra e l'ultimo è a 4,55 m dal secondo. La struttura è in cemento armato per i nuclei scale e ascensori e per tutte le solette, mentre in acciaio vengono costruite le colonne e le travi.
Classe e categoria	I d



Politecnico di Torino

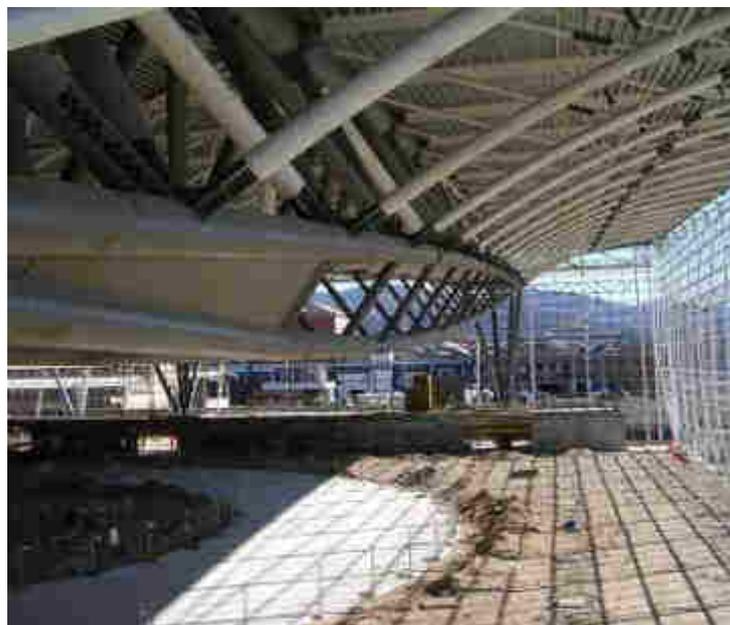
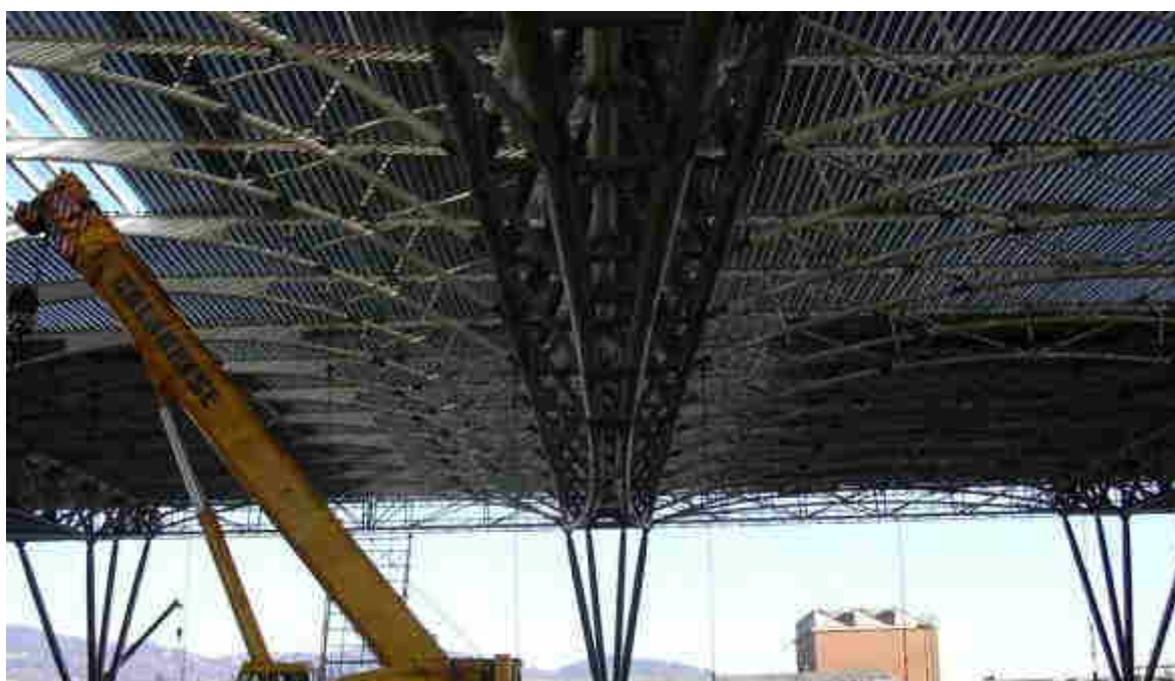
Anno	2001
Incarico	Progetto esecutivo e costruttivo
Sito dell'opera	Torino
Committente	Politecnico di Torino
Costruttore	ORTOLAN
Descrizione opera	Trattasi di una struttura a ponte per edificio universitario multipiano. La struttura portante dello scavalco è costituita da 2 travate longitudinali affiancate ad interasse di 15.60 m e di altezza costante pari a 6.78 m che sostengono sei impalcati da quota +7.15 a quota +25.90. I primi tre piani sono direttamente collegati alle briglie ed ai montanti della travatura mentre i livelli superiori sono sostenuti da colonne pendolari integrate da controventi verticali longitudinali.
Classe e categoria	IX b



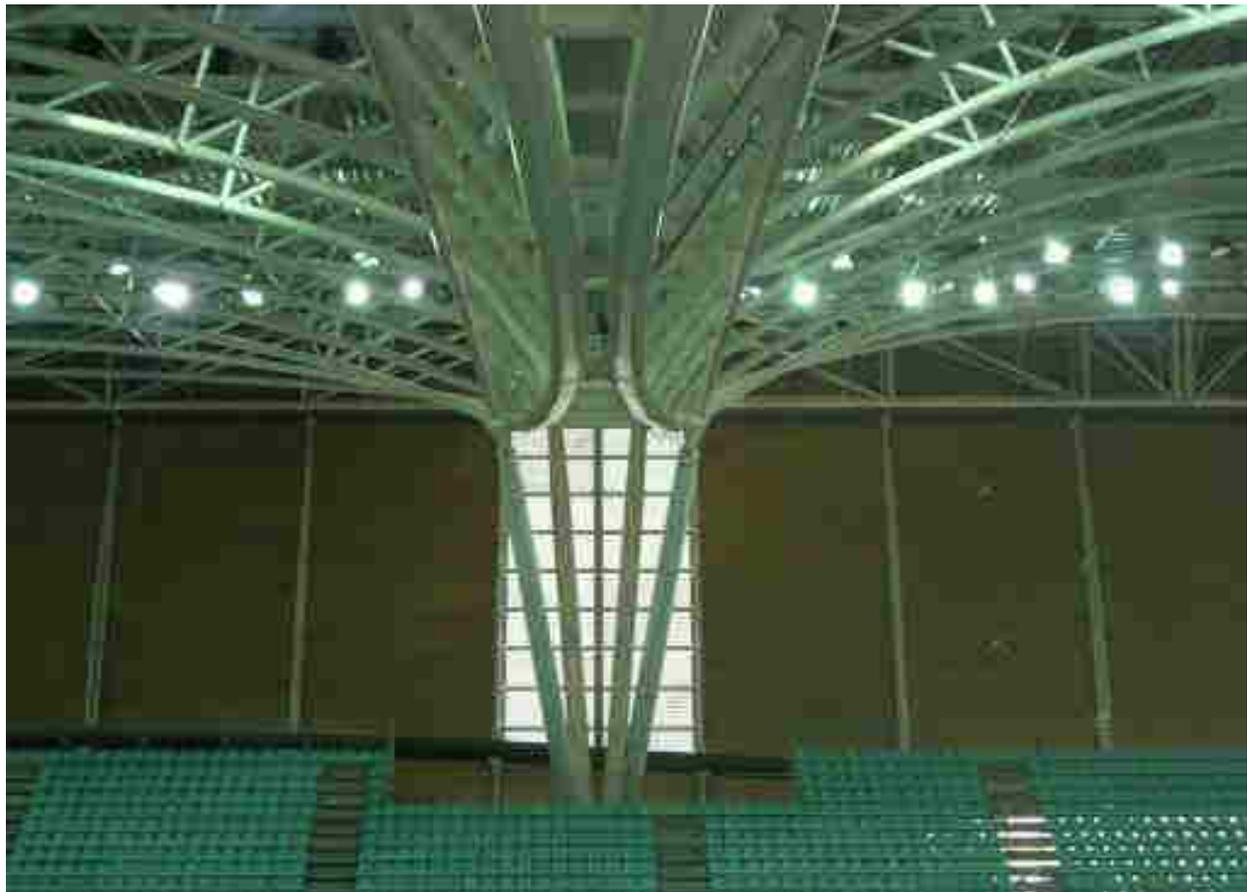


OVAL - Palazzetto sul ghiaccio per Olimpiadi Invernali Torino 2006

Anno	2004
Incarico	Progetto Esecutivo per conto di Cimolai S.p.A.
Sito dell'opera	Torino
Committente	Agenzia Torino 2006
Costruttore	Cimolai S.p.A.
Descrizione opera	Trattasi di un Palazzo dello Sport ("Ovale") per il pattinaggio di velocità su ghiaccio avente una superficie di 24390 m ² coperta mediante 6 travi principali reticolari di lunghezza pari a 112,92 m poste ad interasse di 36 m ed unite tra di loro da travi secondarie anch'esse reticolari. I profili utilizzati sono tubolari con un diametro massimo di 930 mm.
Classe e categoria	I c







Ospedale di Mestre

Anno	2004
Incarico	Progetto Costruttivo Cordioli & C. S.p.A
Sito dell'opera	Mestre
Committente	Regione Veneto – U.L.S.S. 12 Veneziana
Costruttore	Astaldi / Cordioli & C. S.p.A
Descrizione opera	L'opera strutturale insiste su un'area rettangolare dalle dimensioni in pianta di circa 120x250 m; composta da una corona perimetrale con tre orizzontamenti e da una parte centrale dalle dimensioni in pianta di circa 160x40 m. che si sviluppa in altezza per nove livelli per un'altezza complessiva di circa 35 m, presentando un andamento inclinato. La diversità di elevazione ha reso necessaria una doppia soluzione strutturale per quanto attiene gli elementi verticali portanti; essi, infatti, vengono realizzati con il sistema tradizionale di travi e pilastri in c.a. gettati direttamente in opera per quanto attiene la zona perimetrale di minore altezza, mentre la porzione di maggior elevazione viene costruita in struttura speciale mista acciaio-calcestruzzo
Classe e categoria	I g





Torre Orange - Antananarivo (Madagascar)

Anno	2010
Incarico	Progetto esecutivo per conto di Cordioli&C. S.p.A.
Sito dell'opera	Madagascar
Descrizione opera	Edificio "Torre Orange" sita ad Antananarivo (Madagascar) e destinata ad uso servizi. L'edificio è a pianta rettangolare, costituito da un corpo centrale in struttura metallica vincolato ai due nuclei laterali in cemento armato e si sviluppa in elevazione su 30 piani comprensivi di copertura e piattaforma in sommità per alloggiare un eliporto. La pianta rettangolare presenta lati 42 x 20.3 m e la massima altezza in sommità è pari a circa 101 m. Le strutture metalliche sono costituite da colonne in sezione tubolare e a doppio T mentre gli elementi di impalcato sono realizzati con travi composte saldate e travi laminate rese collaboranti con la soletta in calcestruzzo armato (gettata su lamiere grecate collaboranti).
Classe e categoria	IX b

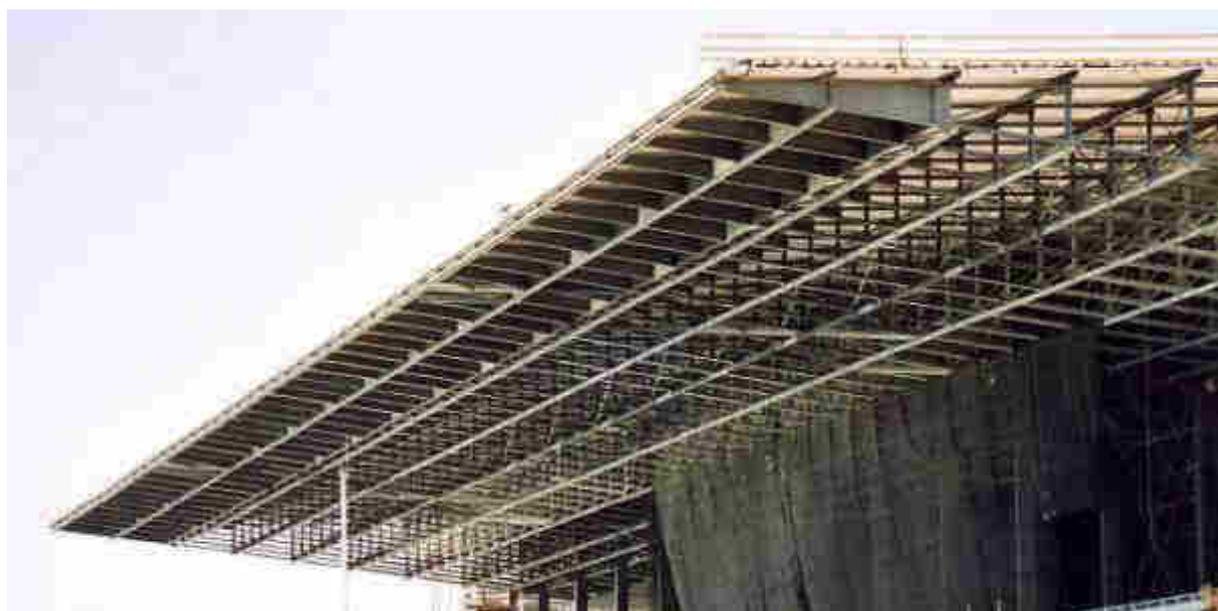


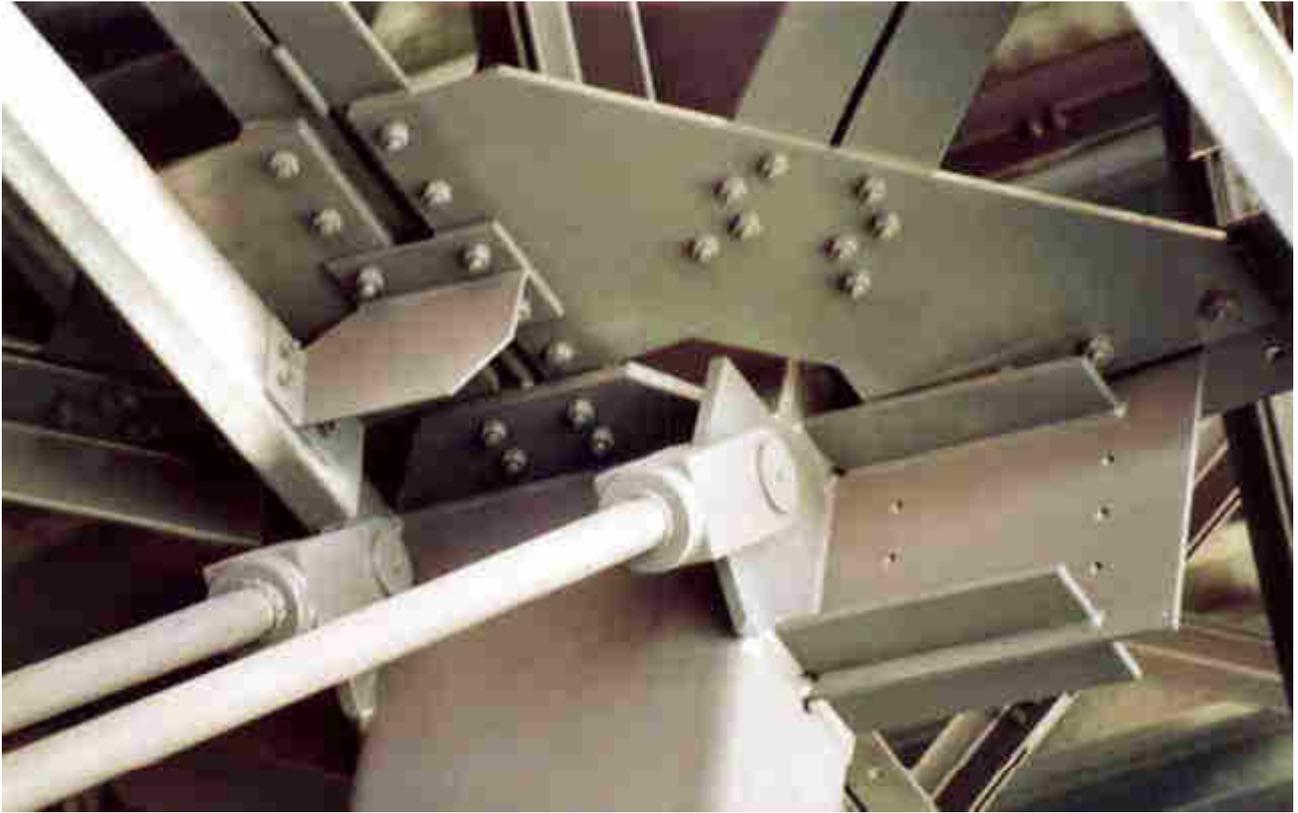


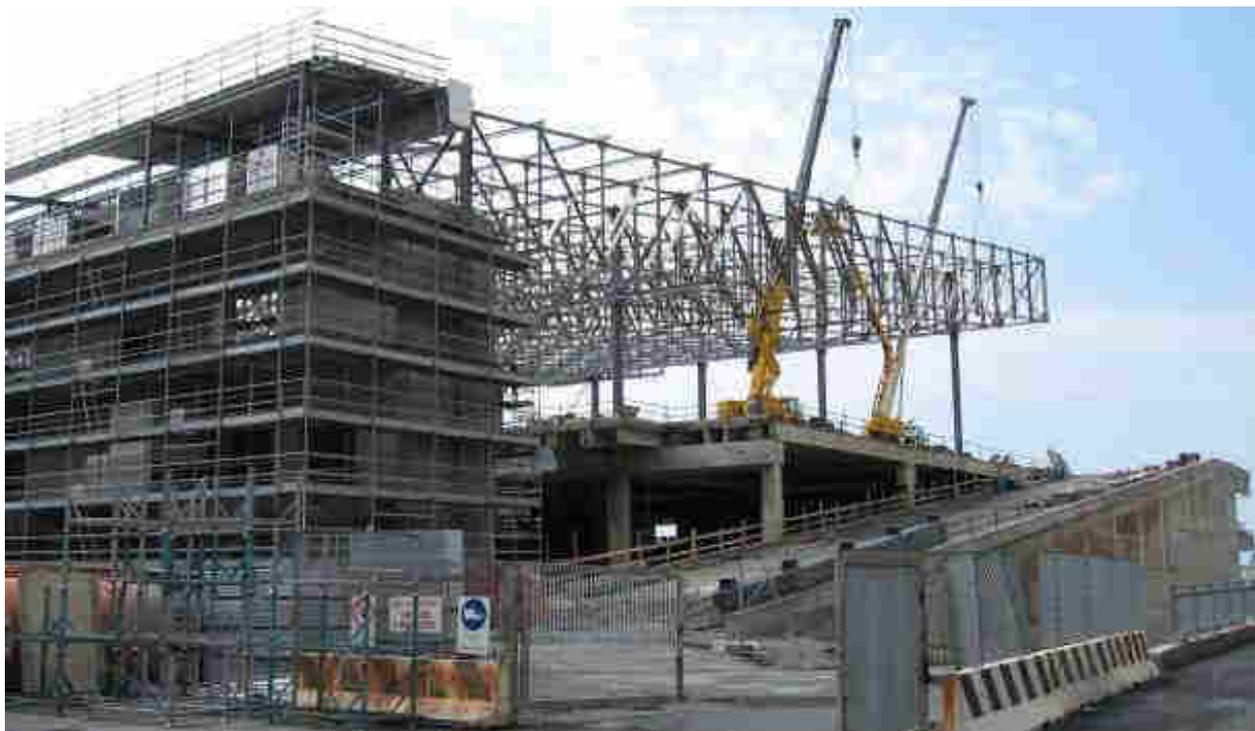


Fiera di Genova – Nuovo padiglione B

Anno	2007
Incarico	Progetto esecutivo per conto di Coopsette
Committente	Fiera di Genova
Costruttore	Coopsette
Descrizione opera	La progettazione affidata a Seteco consiste nella redazione del progetto esecutivo relativo alle strutture del nuovo padiglione B della fiera di Genova. Data la complessità dell'opera che presenta uno sbalzo di 35 metri e delle azioni dovute alla posizione fronte mare dell'edificio sono state eseguite delle prove in galleria del vento. Per quanto riguarda la copertura, questa è realizzata con una doppia orditura di travi reticolari disposte in direzione ortogonale al mare (travi reticolari principali) ed in direzione parallela al mare (travi reticolari portacapriate) per una pianta rettangolare complessiva i cui lati misurano rispettivamente 185 e 100 metri circa. La copertura è sostenuta e collegata al solaio in c.a con colonne metalliche ad interasse di 12 metri, le capriate principali, disposte a passo 4 m.
Classe e categoria	IX b
Classe e categoria	I g

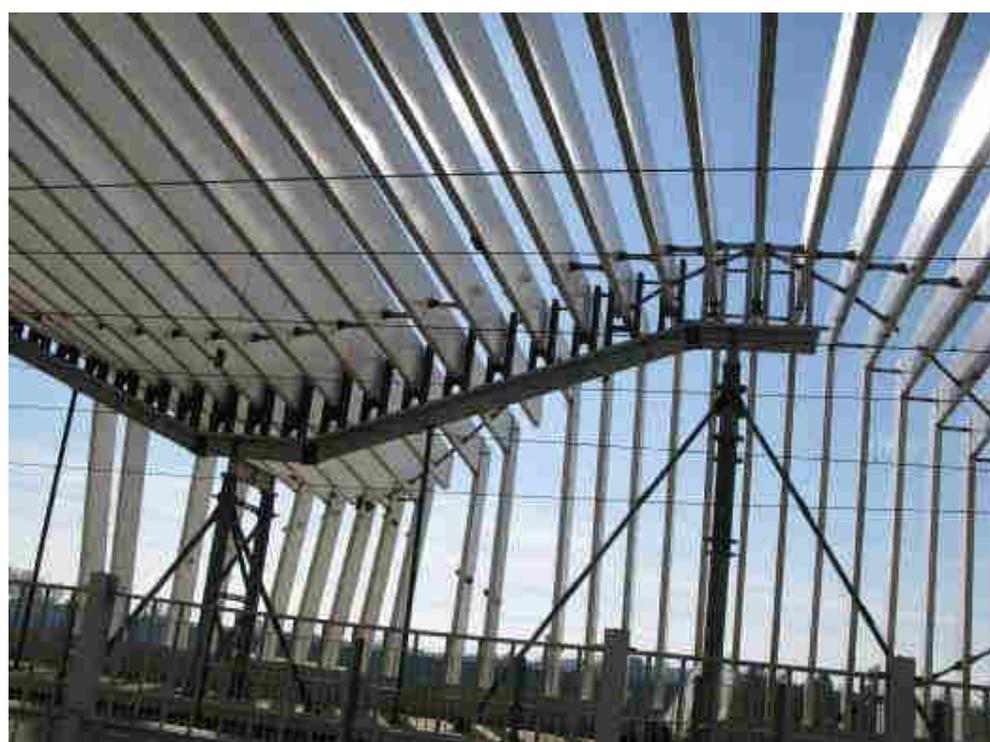
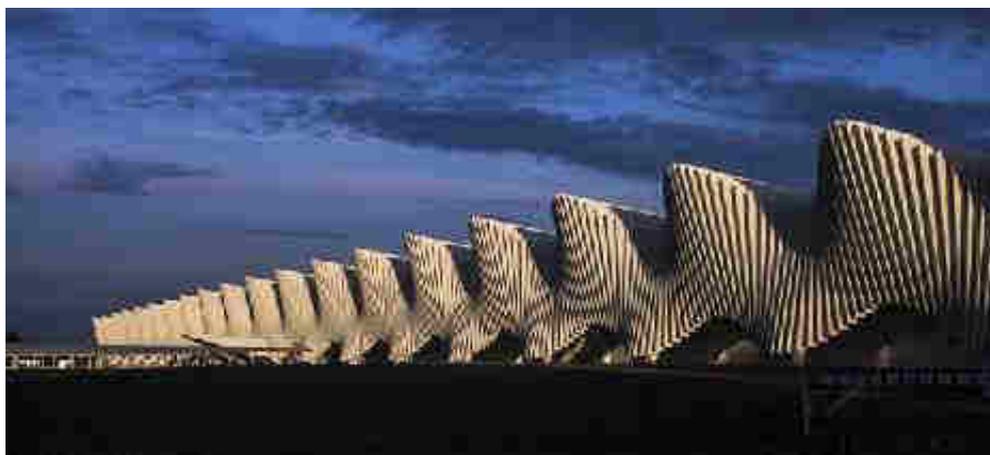


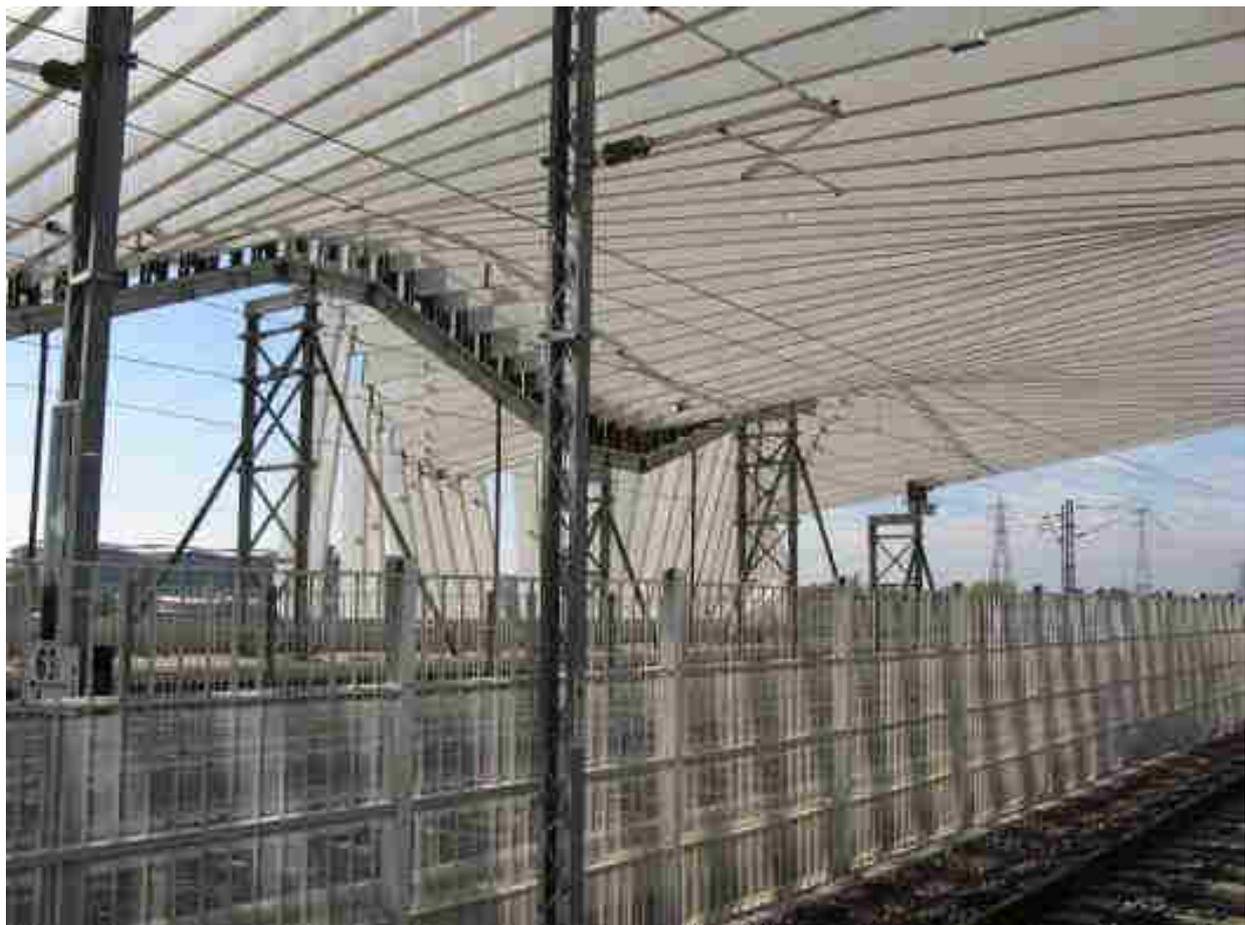




Stazione di Reggio Emilia

Anno	2009
Incarico	Progetto Esecutivo per conto di Cimolai S.p.A
Cliente	T.A.V.
Costruttore	Cimolai S.p.A.
Descrizione opera	L'opera in questione consiste nella realizzazione della copertura della nuova stazione ferroviaria di Reggio Emilia. Tale struttura è composta da una copertura in portali di acciaio che copre il viadotto ferroviario, costituito da 13 portali diversi che si alternano creando una forma simile ad una successione di onde in movimento. La copertura delle banchine vicino al lato, a protezione dei passeggeri, è formata da portali in acciaio, posti ad una distanza di circa un metro e realizzate da pannelli di vetro stratificato. L'opera ha una lunghezza di 480 metri, una larghezza massima di 50 metri ed un'altezza media di 20 metri.
Classe e categoria	IX b



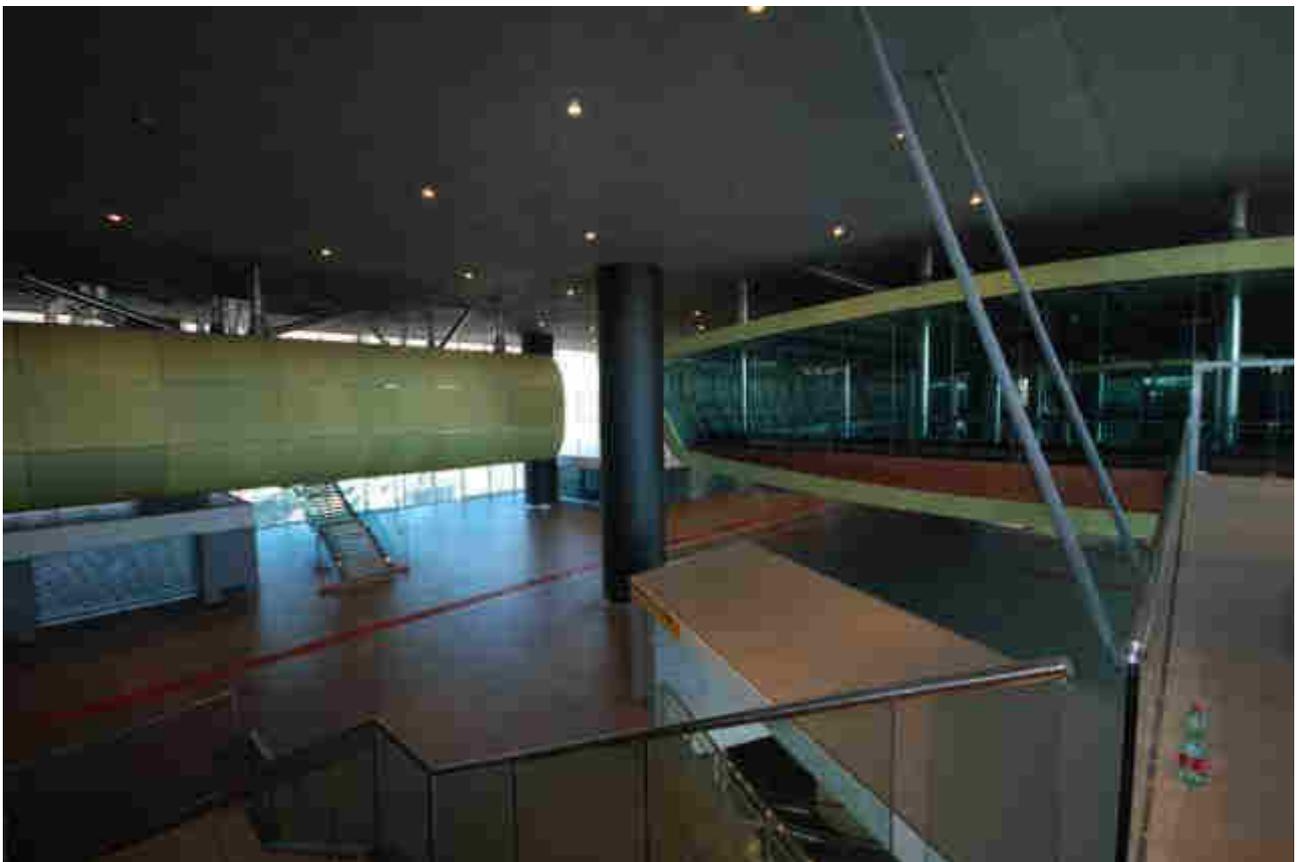
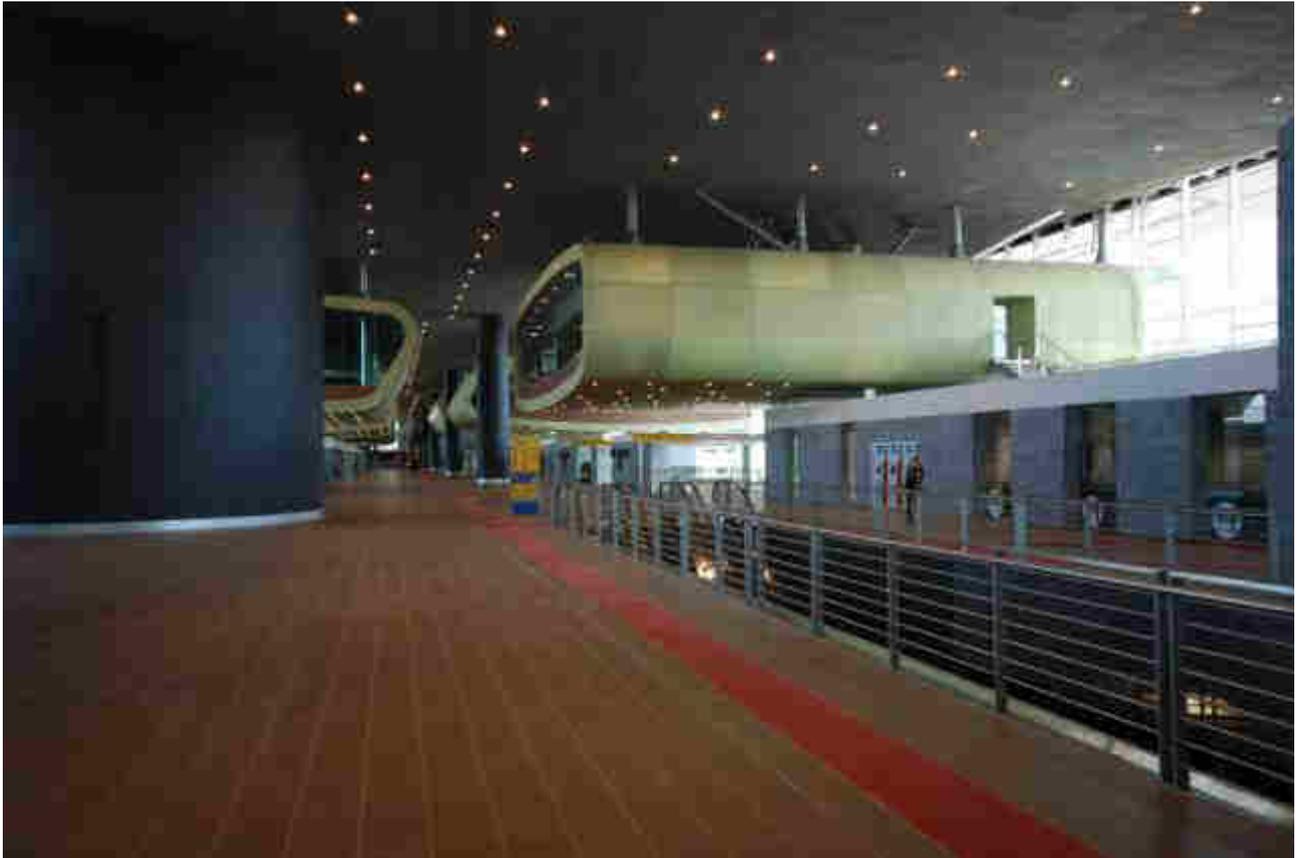




Stazione Tiburtina

Anno	2008
Incarico	Progetto Costruttivo per conto di Cimolai S.p.A.
Descrizione opera	La presente opera consiste nella progettazione delle strutture principali e secondarie della copertura reticolare per la nuova Stazione Alta Velocità di Roma Tiburtina. Tale copertura presenta un ingombro architettonico in pianta di 365.6 x 60.52 m, mentre le strutture principali della stessa hanno un ingombro complessivo in pianta pari a 339.675 x 45.535 m, con interasse fra il piano di intradosso e quello di estradosso pari a 3.60 m. La porzione di copertura sopra le strutture principali viene sostenuta mediante una orditura secondaria di membrature metalliche, collegata al piano di intradosso della copertura stessa e denominata "interfaccia". Le strutture principali di copertura sono costituite da un graticcio di travi: in direzione longitudinale vengono disposte 3 travi reticolari ad interasse di 17.889 m, mentre in direzione trasversale sono state previste 75 travi reticolari ad interasse di 4.47 m.
Classe e categoria	IX b





Centro Congressi EUR

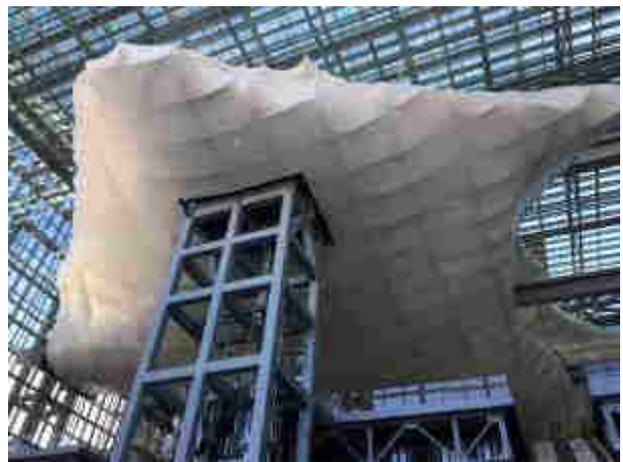
Anno 2008

Incarico Progetto Costruttivo per conto di Cordioli & C. S.p.A.

Descrizione opera Le strutture principali del progetto sono:
Il forum (in un impalcato sostenuto da travi principali reticolari in sezione mista acciaio-calcestruzzo, di luce pari a 63 m e poste ad interasse 8.25 m)
La teca (costituisce l'involucro della nuvola. La struttura è costituita da sei macro telai ad interasse di 33 m, aventi luce di 66 m ed altezza di circa 39 m).
La Nuvola (scafo, guscio, solai interni);
Le passerelle e i ballatoi.

Classe e categoria IX b







Porta Vittoria

Anno	2012
Incarico	Progetto e definitivo ed esecutivo delle strutture per Colombo Costruzioni S.p.A.
Sito dell'opera	Milano
Committente	Porta Vittoria S.p.A.
Costruttore	Colombo Costruzioni S.p.A.
Descrizione opera	L'opera consiste nella progettazione delle strutture metalliche dell'Hotel nella zona di scavalco del passante ferroviario interrato (strutture comprese fra i picchetti architettonici, strutture di prossima realizzazione presso la stazione di Porta Vittoria a Milano. La struttura metallica principale è costituita da due pareti reticolari longitudinali che sostengono l'intero edificio di nove piani (compresi i vani di copertura realizzati in falso rispetto all'orditura delle pareti) e il cui controventamento è garantito nel piano longitudinale da una coppia di crocere a V rovescia disposte sulle pareti dei primi due piani. Trasversalmente la stabilità del sistema è garantita da due pareti di controventi a V disposte in testata all'edificio. L'elemento di tenuta orizzontale ad ogni piano è costituito da una soletta in c.a. di spessore 13 cm collaborante sia con le travi principali e che con le secondarie di impalcato.
Classe e categoria	IX b







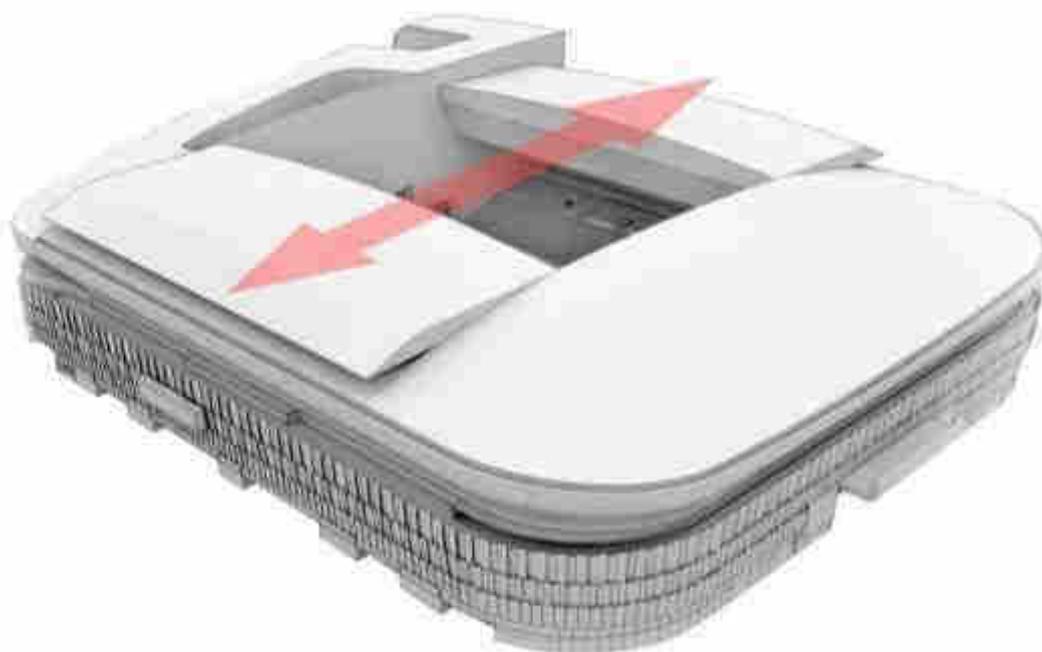
Stazione di Firenze

Anno	2012
Incarico	Progetto e sviluppo delle carpenterie metalliche relative alla progettazione della nuova Stazione AV di Firenze per conto di Omba S.p.A.
Sito dell'opera	Firenze
Descrizione opera	<p>L'opera è costituita essenzialmente dai seguenti sotto-sistemi strutturali:</p> <ul style="list-style-type: none">– Sistema Fondazionale: Platea su Pali– Solai e travi del livello B1 (banchina)– Diaframmi perimetrali– Diaframmi minori– Testata Sud e Nord– Sistema di setti (fin beams) e travi cuscino– Solai e travi del livello M1 (mezzanino)– Solai e travi del livello 00 (piano terra)– Torri scale in c.a.– Energy Center– Strutture dei Livelli intermedi– Rampa– Strutture in CA del livello 01– Strutture metalliche dei livelli commerciali– Copertura della Stazione <p>In particolare la Seteco si è occupata:</p> <ul style="list-style-type: none">- dei castelli provvisori (opere provvisorie in acciaio poste a cavallo dei vari picchetti necessarie per il sostegno dell'impalcato del Livello 00)- delle travi ventaglio (le strutture costituenti l'impalcato del piano terra, situato ad una quota assoluta di 46.050 m s.l.m. Tale impalcato del livello 00 separa gli ambienti sottostanti, occupati dalla stazione vera e propria, da quelli posti al di sotto della copertura a volta e destinati principalmente ad attività commerciali e servizi),- dei cassoni metallici della trave di spina centrale, costituente la dorsale longitudinale centrale dell'impalcato di piano terra,- delle piastre di base e strutture metalliche testata nord e testata sud
Classe e categoria	IX b



Copertura dello Stadio Arena (Parigi)

Anno	2012
Incarico	Progetto esecutivo per conto di Cordioli&C. S.p.A.
Sito dell'opera	Parigi
Descrizione opera	<p>La copertura dello stadio Arena 92 di Parigi è costituita da una struttura reticolare metallica in parte fissa e in parte mobile, la parte fissa della ha sviluppo in pianta a forma di C e poggia sulla struttura sottostante in c.l.s. dello stadio, la struttura mobile grava direttamente sulla parte fissa della copertura.</p> <p>Nello specifico sono state analizzate le strutture principali sia della parte fissa sia della parte mobile, sono stati approfonditi diversi aspetti relativamente alle particolari condizioni di carico a cui la struttura sarà sottoposta e alle conseguenti deformazioni.</p>
Classe e categoria	IX b



INDICE

Sommario

PRESENTAZIONE	2
PIERANGELO PISTOLETTI.....	3
CONVEGNI	4
ORGANIZZAZIONE	7
Risorse di studio	7
Funzionigramma	7
Attrezzature tecniche	8
PROGETTAZIONI ESEGUITE.....	10
PONTI AD ARCO.....	11
Ponte sul torrente Polcevera	12
Ponte sul Polcevera Basso	14
Naviglio Grande VI 091 – VI 1 G	16
Ponte Ad Arco Su Parco Archeologico	18
Rifacimento del ponte di Malizia e sistemazione del relativo nodo viario	19
Ponte ad arco Tiburtina.....	20
Ponte sul Fiume Adda.....	21
Viadotto Marchetti.....	24
Ponte ad arco a Trento	28
Ponte ad arco Socchieve	30
Ponte ad arco Naviglio Grande.....	32
Ponte Forno Allione.....	33
Ponte Saletto	34
Ponte Arno.....	35
Ponte ad arco Bradanica	37
Ponte Schuman	38
Ponte sul fiume Conca	40
Ponte ad arco per Expò su A4.....	41
Ponte ad arco per Expò su A8.....	42
Ponte ad arco sul Pò a Mantova.....	43
Ponte ad arco Meier	44
Ponte ad arco Roma – Ostiense	47
Milano Expò 2015	48
PONTI STRALLATI.....	51
Passerella pedonale nella zona Ruffolo	52
Favazzina	55
Ponte Bacchiglione	59
Ponte Adige Strallato	61
Ponte strallato a Bari.....	64
Ponte strallato Torbido.....	66

Ponte strallato sul fiume Crati	67
Ponte strallato a Livorno.....	71
PONTI FERROVIARI E STRADALI.....	72
Viadotto Verrand	73
Viadotti nel Cilento.....	74
Variante Di Valico	75
Viadotti Sempione	77
Rovereto – Bretella di Mori.....	78
T.A.V. Interconnessione Piacenza Est.....	81
Linea AC To – Mi - VI 28 Viadotto Sesia.....	81
Gumusova – Gerede Motorway	82
Sovrappassi Alta Capacità Lotto 1 TO-MI - Viadotti in interferenze.....	82
Sovrappassi Alta Capacità Lotto 2 TO-MI - Viadotti in interferenze.....	83
Nuovo ponte sull’Arno	84
Ponti ferroviari in Algeria.....	86
Viadotti Sardegna – S.S. 131 “Diramazione Centrale Nuorese”	91
Ponte Francesco Colombo sulla Dora di Veny	94
Viadotto Cattinara.....	96
Realizzazione della viabilità di accesso al polo fieristico di Rho Pero	98
Viadotti Grandi Luci SA-RC	102
Variante S.S. 23 del “Sestriere”: tratto San Germano - Perosa Argentina	105
Ponte sul Tevere: Lavori sul G.R.A.....	108
Ampliamento a 4 corsie Autostrada A4 Milano - Bergamo.....	110
Ponte Ululone	111
Viadotto Arroscia: Pieve Di Teco.....	112
Autostrada MI-GE – Ampliamento A7 – Ponti sullo Scrivia	113
Passante di Mestre	114
Bretella Coll SP. 66 e FILIPI – PROVINCIA DI PISA	116
Viaduc des Rocs	116
Viadotto Stura di Demonte: Autostrada Asti-Cuneo	117
Ponte Serra.....	120
Ponte Noce.....	123
Ponte Ticino.....	125
PONTI A CAVALLETTO	127
Raccordo tra il casello di Piovene Rocchetta e la SP: 350 in località Schiri	128
Lambro.....	129
Slizza	133
Binaschina - Viadotto IVT01.....	135
PONTI MOBILI	137
Darsena Ponte Mobile.....	138
Meccanismi Ponte Mobile Navicelli.....	138
Ponte Balacan Bordeaux.....	139

Ponte Colombiera	141
Porte di chiusura della navigazione nella Conca di Malamocco	143
MACCHINE SPECIALI	144
Scudo a lame per gallerie	145
Carrovaro del Viadotto Restello	148
GASOMETRI E SERBATOI	149
Gasometri 1 – 2 CAN SNAM	150
Smantellamento gasometro	150
Gasometro idraulico ad una levata	150
Gasometri 1 – 2 – 3 Bovisa	150
Gasometri	151
Serbatoio piezometrico 1	151
Serbatoio piezometrico 2	151
Serbatoio WKT06	151
CAPANNONI	152
Capannone Materie Prime - UNICEM	153
Stabilimento Urea-Plant	154
Suez	154
Stola e Fiasa	154
Capannoni India	155
EDIFICI	157
Fabbricato FINPorto	158
Terminal Traghetti di Genova	159
Politecnico di Torino	160
OVAL - Palazzetto sul ghiaccio per Olimpiadi Invernali Torino 2006	162
Ospedale di Mestre	165
Torre Orange – Antananarivo (Madagascar)	167
Fiera di Genova – Nuovo padiglione B	170
Stazione di Reggio Emilia	173
Stazione Tiburtina	176
Centro Congressi EUR	178
Porta Vittoria	181
Stazione di Firenze	184
Copertura dello Stadio Arena (Parigi)	185