

*Provincia di Reggio Emilia
Comune di Reggio Emilia*

**PROGETTO DEFINITIVO – “PONTE DI COLLEGAMENTO
STRADALE TRA L’AREA OPERATIVA DELL’AEROPORTO DI
REGGIO EMILIA E LA PUBBLICA VIA P. MARELLI”**

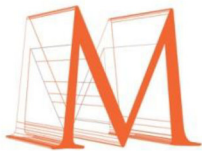


ELABORATO R.4 – PIANO DI MANUTENZIONE DELL’OPERA

Committente: AEROPORTO DI REGGIO EMILIA S.P.A.
VIA DELL’AERONAUTICA 15
42124 REGGIO EMILIA
CF: 80026270357 - P. IVA: 00904460359
tel: 0522 920464

Sito intervento: Via Pietro Montagnani Marelli - 42122 Reggio Emilia RE

Ingegneria strutturale:



**MAIN
ENGINEERING**



ING. SALVATORE VERA

MAIN ENGINEERING s.r.l.

Via Carlo Levi, 10

42124 Reggio Emilia

Tel e Fax 0522-506337

info@mainengineering.eu

mainengineering@pec.it

Collaboratori tecnici:

Ing. Fabio Emmolo

Data	Revisione – note	emesso	controllato
10-01-20	Rev.0	FE	SV

DESCRIZIONE SINTETICA DELL'OPERA

Oggetto del presente Progetto Definitivo è la realizzazione di un nuovo attraversamento viabile del T. Rodano in corrispondenza dell'area operativa dell'Aeroporto di Reggio Emilia.

Le coordinate dell'opera sono: Long. 10.6748 Lat. 44.6941

Per ragioni di compatibilità idraulica il nuovo ponte sarà a travata a campata unica semplicemente appoggiata di 26 m di luce .

L'impalcato sarà a via inferiore e verrà realizzato interamente in acciaio con piastra ortotropa e travi laterali con altezza complessiva variabile da 1,60 a 2,40 m, sagomato in modo da consentire il deflusso della massima piena di progetto del T. Rodano senza ostacoli determinati da pile in alveo e garantendo il franco di piena minimo sotto trave di 1,50 m e distanza dall'intradosso dal fondo in corrispondenza del centro alveo pari a m 6,25 valori sufficienti a consentire il transito ad eventuali alberature trascinate dalla corrente in piena.

Le travi principali appoggeranno sulle spalle di riva tramite isolatori sismici elastomerici che limitano le sollecitazioni in caso di sisma e ne consentono la uniforme ripartizione tra i pali di fondazione.

L'impalcato avrà una larghezza di carreggiata di 6 m e sarà completato di pavimentazione bituminosa mentre la travi fungono da barriere laterali.

Le fondazioni sono realizzate con n. 4 pali trivellati di spessore 80 cm e lunghezza 40 m, sormontati da spalle di tipo "passante" di dimensioni minime , formate da una trave cuscino di spessore relativamente limitato poggiante direttamente sulla sommità dei pali e munita di muretto paraghiaia, da ubicarsi in corrispondenza dei cigli interni delle scarpate della sezione fluviale, che nel punto di attraversamento si presenta sostanzialmente trapezia.

La Classe d'uso dell'opera prescelta dal Committente ai sensi del punto 2.4.2 del DM 18/01/2018 è la III : "Ponti e reti ferroviarie la cui interruzione provochi situazioni di emergenza"

Vita Nominale: VN=50 anni (Opere Ordinarie-ponti di dimensioni contenute)

Le opere sono progettate in conformità alle disposizioni per i ponti stradali di cui al Cap. 5.1 del DM 17/01/2018 .

ELENCO DEGLI INTERVENTI DI MANUTENZIONE

Il presente piano deve intendersi come elencazione schematica con indicazione delle modalità particolari delle attività di manutenzione che l'ente proprietario dovrà programmare al fine di mantenere nel tempo l'efficienza e la sicurezza della struttura.

Per ogni evenienza vengono allegati i disegni costruttivi di dettaglio delle strutture metalliche ed in c.a. che vanno ad integrare e sostituiscono ove risultino differenti i disegni esecutivi di progetto.

Il presente piano, unitamente ai disegni costruttivi di dettaglio, agli elaborati esecutivi di progetto, alla relazione a struttura ultimata con allegati i certificati di qualità dei materiali ed i verbali di verifica e prove di carico, nonché il certificato di collaudo statico, dovranno essere custoditi dall'amministrazione proprietaria e costituiranno il fascicolo dell'opera che dovrà essere integrato

dalle perizie degli interventi di manutenzione straordinaria ed ordinaria che verranno eseguiti sull'opera stessa.

Dati principali di realizzazione: anno 2020 – Ponte stradale - larghezza totale d'impalcato m 6 – luce totale d'impalcato m 26

Manutenzione 1 (cadenza decennale):

- 1.: verifica a campione coppie di serraggio dei bulloni dei giunti dell'impalcato – modalità particolari: accesso mediante piattaforma elevatrice su autocarro operante dalla sede stradale per giunti superiori. Utilizzo di ponteggio metallico operante da argini e banchine per giunti dell'impalcato.
- 2.: verifica della zincatura e ripresa di eventuali punti di ammaloramento o ruggine previa raschiatura e applicazione di idoneo primer. Utilizzo di ponteggio metallico operante da argini e banchine.
- 3.: rifacimento pavimentazione bituminosa, previa fresatura della preesistente – modalità particolari : assicurarsi di non intaccare con la fresatura l'impermeabilizzazione dell'impalcato.
- 4.: sostituzione giunti di carreggiata.
5. : verifica e restauro dei calcestruzzi a vista mediante applicazione di malte impermeabilizzanti di protezione .
- 6.: verifica e d eventuale sostituzione scossaline di protezione .

Manutenzione 2 (cadenza ventennale):

- 6.: sostituzione isolatori sismici – modalità particolari: il sollevamento dell'impalcato deve essere effettuato con martinetti posizionati sotto i traversi di testata in corrispondenza dell'apposita nervatura di irrigidimento.

Reggio Emilia, 10 Gennaio 2020

**Il Progettista
Ing. Salvatore Vera**

