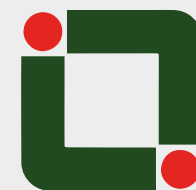


Edizione 2024



*divisione
cantieri
stradali srl*

company profile



indice

| | |
|------------------------------------|----|
| Chi siamo | 04 |
| I nostri principali clienti | 10 |
| I nostri punti di forza | 12 |
| Certificazioni | 14 |
| I lavori di maggiore rilievo | 16 |
| Cenni su commesse storiche..... | 24 |
| Mezzi e attrezzature | 32 |
| Organigramma Aziendale | 38 |
| Organigramma Sicurezza | 39 |
| Pubblicazioni | 40 |



chi siamo

La Divisione Cantieri Stradali S.r.l., viene costituita nel 2008 per incorporazione del ramo d'azienda della Ditta Giuseppe Iorio Group S.r.l. (già ditta Individuale Iorio Antonio, operante nel settore delle Opere Pubbliche dal 1967).

La Divisione Cantieri Stradali S.r.l. ha svolto e si è contraddistinta in molteplici lavori nel campo sia pubblico che privato avvalendosi di personale specializzato ed attrezzature all'avanguardia.

La società, con sede legale in Roma alla

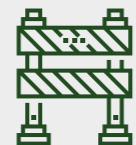
via Boezio 4/c, è particolarmente specializzata nel settore della realizzazione e manutenzioni di strade (ripristini, consolidamenti strutturali, sollevamenti e sostituzione e manutenzione di appoggi e giunti stradali) operando in tutto il territorio nazionale.



risorse attentamente valutate e monitorate

Le risorse interne sono costantemente aggiornate al fine di garantire il costante miglioramento delle loro abilità e della loro efficacia produttiva.

Addestramento e formazione con personale esperto, internamente o in centri specializzati



l'ambiente di lavoro dell'azienda: il cantiere

La sicurezza è la nostra priorità.

Attrezzature all'avanguardia, formazione e implementazione di procedure di sicurezza per prevenire incidenti e infortuni.

Affinché ogni operazione venga svolta in completa sicurezza per i lavoratori



regolare manutenzione delle attrezzature

Programmiamo **manutenzioni regolari** e specifiche per ogni attrezzatura.

Questo assicura che tutte le macchine siano sempre in perfette condizioni operative, riducendo al minimo i tempi di fermo e aumentando l'affidabilità e la qualità del lavoro svolto.

organizzazione aziendale

*L'azienda è organizzata e strutturata con l'obiettivo di **massimizzare dinamismo e flessibilità**, al fine di offrire sempre **soluzioni rapide ed efficaci** alle esigenze dei clienti*

competenza e dedizione al servizio delle infrastrutture

Una squadra di lavoro diversificata e altamente qualificata, elemento chiave per il successo dei nostri progetti.

La nostra forza lavoro comprende operai specializzati e qualificati, affiancati da un gruppo di dipendenti tecnici e amministrativi.

Per garantire eccellenza in ogni fase delle nostre operazioni, collaboriamo con diversi consulenti esterni, tra cui studi di consulenza e progettazione tecnica, studi di consulenza fiscale e tributaria, studi legali specializzati in

diverse aree, consulenti per le certificazioni di qualità e consulenti per la sicurezza dei cantieri.

Questa combinazione di competenze interne ed esterne ci permette di offrire **soluzioni complete e di alta qualità**, soddisfacendo appieno le esigenze dei nostri clienti.

Di seguito, un'infografica che illustra nel dettaglio la composizione del nostro organico medio e i nostri partner consulenziali.



16
dipendenti
tecnici e amministrativi



90
operai
specializzati e qualificati



4
studi
di consulenza e progettazione



2
studi di consulenza
fiscale e tributaria



3
studi legali
amministrativo, tributario e penale



3
consulente
per le certificazioni



2
consulente
per la sicurezza dei cantieri



i nostri principali clienti

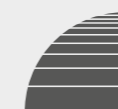
autostrade // *per l'italia*

anas
GRUPPO FS ITALIANE

TECNE
Sustainab
Il cuore ingegneristico
del Gruppo Autostrade
per l'Italia



SINA S.p.A. - Milano



GRUPPO GAVIO

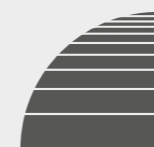
Società del Gruppo
Gavio - Tortona (AL)



Società Autostrada
Ligure Toscana
S.p.A.



Società Autostrade
Valdostane S.p.A.



Società Autostrada
Torino - Alessandria
- Piacenza S.p.A.



Società Italiana
Traforo Gran San
Bernardo S.p.A.

tangenziale
di **napoli** spa

Autostrada A56
Tangenziale di
Napoli

PROVINCE

Provincia di terni
Provincia Autonoma di Bolzano
Provincia di Napoli
Provincia di Caserta

COMUNI

Comune di Pontecorvo (FR)
Comune di Corciano (PG)
Città di Castello (PG)

COSTANTE ADEGUAMENTO PROFESSIONALE E TECNOLOGICO

Divisione Cantieri Stradali S.r.l. si impegna costantemente nell'aggiornamento professionale e tecnologico del proprio personale e delle attrezzature. Investiamo in formazione continua e utilizziamo le tecnologie più avanzate per garantire soluzioni innovative ed efficaci nei nostri interventi. Questo approccio ci permette di affrontare con successo le sfide più complesse nel campo delle infrastrutture stradali, mantenendo elevati standard di qualità e prestazioni.

RISPETTO DELLE LEGGI PER LA SICUREZZA E L'IMPATTO AMBIENTALE

La nostra azienda opera nel pieno rispetto delle normative vigenti in materia di sicurezza sul lavoro e protezione ambientale. Adottiamo misure rigorose per garantire un ambiente di lavoro sicuro per i nostri dipendenti e riduciamo al minimo l'impatto delle nostre attività sull'ecosistema. Le nostre certificazioni, tra cui ISO 14001 e ISO 45001, testimoniano il nostro impegno verso la sostenibilità e la sicurezza.

ATTENZIONE ALLA PIENA SODDISFAZIONE DEL CLIENTE

La soddisfazione del cliente è al centro della nostra missione. Ascoltiamo attentamente le esigenze dei nostri clienti e offriamo soluzioni personalizzate e tempestive per ogni progetto. Il nostro approccio orientato al cliente ci ha permesso di instaurare rapporti di fiducia e collaborazione con enti pubblici e privati di rilievo, garantendo sempre risultati che superano le aspettative.

certificazioni



Qualità

ISO 9001: 2015



Sicurezza

ISO 45001: 2018
ISO 39001

SOA

Appalti Pubblici

SOA OG3: VIII
SOA OS11: V
SOA OS21: IV
SOA OS12-A: IV



Ambiente

ISO 14001: 2015
ISO 14064-1: 2019
ISO 14067: 2018



Responsabilità Sociale

ISO 26000: 2020 (CSR)
SA 8000: 2014



Parità di genere

UNI PdR 125:2022
Sistema di Gestione per
la Parità di Genere



RATING LEGALITÀ



Anticorruzione

ISO 37001: 2016

eccellenza e affidabilità certificata

Siamo orgogliosi di mantenere un elevato standard di eccellenza, garantito attraverso numerose certificazioni riconosciute a livello internazionale.

Queste certificazioni attestano il nostro **impegno costante verso la qualità, la sicurezza e la sostenibilità ambientale.**

Dalle certificazioni di sistema di gestione della qualità ISO 9001 alle certificazioni ambientali ISO

14001, passando per le certificazioni di sicurezza sul lavoro ISO 45001, il nostro obiettivo è garantire che ogni progetto sia realizzato secondo **i più alti standard del settore.**

Queste certificazioni non solo riflettono la nostra dedizione alla conformità normativa, ma anche **il nostro impegno a migliorare continuamente** i nostri processi e servizi per soddisfare e superare le aspettative dei clienti.



*I nostri lavori
di maggiore rilievo*



Importo
€ 3.089.690,07



Anno
2024

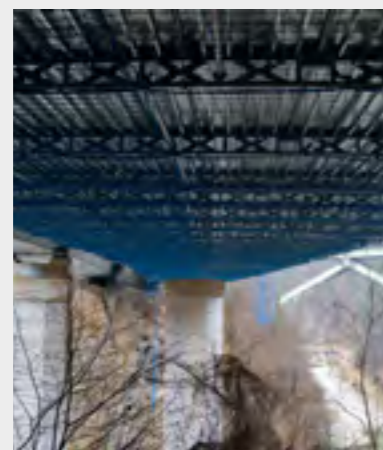
Viadotto Slizza

Ente Appaltante

Autostrade per l'Italia S.p.A. Direzione 9° Tronco Udine

Intervento

Interventi di ripristino viadotto Slizza III, progressiva km 118+846 carreggiata dex e sx dell'autostrada A/23 Udine – Tarvisio.





Importo
€ 3.919.175,39



Anno
2024

Viadotto Ragnola A14

Ente Appaltante

Autostrade per l'Italia S.p.A. Direzione 7° Tronco Pescara

Intervento

Interventi evolutivi sul viadotto RAGNOLA al pkm 308+365 della A14





Importo
€ 8.407.664,77



Anno
2024

Viadotto San Savino

Ente Appaltante

Autostrade per l'Italia S.p.A. Direzione 7° Tronco Pescara

Intervento

Interventi di ripristino del Viadotto San Savino alla pkm 429+617





*Cenni su
commesse storiche*



Importo
€ 4.427.567,64



Anno
2005

Grand St. Bernard Viadotto Curvone

Ente Appaltante
Sineco S.p.A.

Intervento
GRAND ST. BERNARD VIADOTTO CURVONE LOTTI 4-5-6-7
Lavori di manutenzione straordinaria sul raccordo autostradale di accesso al Traforo del Gran San Bernardo in corrispondenza del Viadotto Curvone.



Importo
€ 1.452.539,26



Anno
2003

Viadotto Ferriere

Ente Appaltante
Sineco S.p.A.

Intervento
AUTOSTRADA A 12 SESTRI LEVANTE – LIVORNO
Lavori di manutenzione straordinaria del Viadotto Ferriere carreggiata Sud, nel tratto compreso dal Km 68+721 al Km 69+172 in Comune di Carrodano





Importo
€ 545.653,66



Anno
2005

Grand St. Bernard Traforo

Ente Appaltante
Sineco S.p.A.

Intervento
Lavori di straordinaria manutenzione dei portali dei Viadotti Ronc – Gorres lungo il raccordo autostradale di accesso al traforo del Gran San Bernardo.



Importo
€ 5.304.496,77



Anno
2008

Viadotto Cipollina

Ente Appaltante
SATAP SPA

Intervento
AUTOSTRADA A21 TORINO – ALESSANDRIA – PIACENZA
Interventi di ripristino strutturale ed adeguamento del Viadotto Cipollina dalla PK 30+174 alla PK 30+346





Importo
€ 1.366.472,34



Anno
1998

Val Pusteria

Ente Appaltante

ANAS SPA Trentino Alto Adige - Provincia Autonoma di Bolzano

Intervento

Costruzione di un nuovo sottopasso presso il Km 12+970 della S.S. 49 - Loc. Bolzano



Importo
€ 3.938.741,13



Anno
2010

S.S. 87


Ente Appaltante

ANAS SPA Abruzzo

Intervento

Lavori di adeguamento planoaltimetrico per l'eliminazione di strettoie e curve pericolose tra i km 85+362 Loc. Selva e 87+429 Loc. Piani





Disponiamo di un vasto parco macchine, comprensivo di mini pale gommate, miniescavatori, autocarri con gru, movimentatori telescopici e molto altro.

Ogni macchina è selezionata e mantenuta per garantire le massime prestazioni e affidabilità in cantiere.

***potenza e
affidabilità
per ogni cantiere***

mezzi e attrezzature

***Mezzi
e attrezzature***



**CENTRALINA
ENERPAC
EVO-08**

SISTEMA VERSATILE DI
SOLLEVAMENTO SINCRONIZZATO DOTATO DI UN
SOFTWARE MULTIFUNZIONE SPECIFICO DI CONTROLLO DELLE OPERAZIONI DI SOLLEVAMENTO



**TORRINI
METALLICI
COMPONIBILI**



**BARIN - A.B.C. 60
ATTREZZATURA
APPOSITAMENTE
STUDIATA PER
UNA EFFICIENTE
MANUTENZIONE
ORDINARIA E PER
IL CONTROLLO
DEGLI IMPALCATI
SOTTOPONTE**



**MINIPALA
CINGOLATA GHEL
RT185HF**



**AUTOCARRO
MARCA IVECO
MODELLO
AD280XY/PS**

TRASPORTO DI COSE -
CASSONE CON RAMPE
TRILATERALE CON GRU
DIETRO LA CABINA MARCA TIPO EFFER 315



**MACCHINA
OPERATRICE
SEMOVENTE
PIATTAFORMA
PORTA PERSONE
A TORRE
TELESCOPICA**

SOLLEVATORE CON FORCHE E PALA CARICATRICE
MARCA DDIECI MODELLO 40.17



**MINIESCAVATORI
DA 15 A 30 QL
COMPLETI
DI BENNA E
MARTELLONE**



**POMPA PER
CALCESTRUZZI
A CAVITA'
ELICOIDALE**

A TOTALE FUNZIONAMENTO OLEODIMANICO CON CENTRALINA IDRAULICA SEPARATA



**PIATTAFORMA
AUTOCARRATA
OIL & STEEL
SNAKE 2010**



**PIATTAFORMA
AUTOCARRATA
OIL & STEEL
SNAKE 2413**

Pale e Escavatori

N° 2 Mini pala Gommata
Marca: GEHL
Modello: RT185F

Miniescavatore
Marca: JCB
Modello: PC 15

Miniescavatore
Marca: SANY
Modello: SY35U

Miniescavatore
Marca: KATO
Modello: IMER 17VXE

Escavatore
Marca: WACKER
Modello: NEUSON EZ 36

By Bridge

Marca: IVECO
Modello: Sottoponte Barin ABC 60
Targa: GC 300 BV

Autocarri

Autocarro
Marca: RENAULT
Modello: MASTER
Targa: GN 316 YD

Autocarro
Marca: RENAULT
Modello: MASTER
Targa: GL 529 AC

Autocarro
Marca: FIAT DUCATO
Modello: Doppia Cabina mod.250 CFN-
GC GE7
Targa: GF 297 FR

Autocarro
Marca: FIAT FIORINO QUBO
Modello: 225 CXL1AD9E
Targa: GE 183 BN

Autocarro
Marca: FIAT FIORINO QUBO
Modello: 225 CXL1AD9E
Targa: GE 184 BN

Carrelli Elevatori

Carrello Elevatore
Marca: JUNGHERNRICH
Modello: DFG 430

Movimentatori Telescopici

Movimentatore telescopico
Marca: DIECI
Modello: PEGASUS 40.17

Movimentatore telescopico
Marca: DIECI
Modello: DEDALUS 30.19

Piattaforme Elevabili

Piattaforma autocarrata
Marca: IVECO - OIL & STEEL
Modello: DAILY con piattaf. SNAKE 2413
Targa: GC 665 ZM

Piattaforma autocarrata
Marca: IVECO - OIL & STEEL
Modello: DAILY con piattaf. SNAKE 2010
Targa: GC 725 ZM

Piattaforma Elevabile Semovente
Marca: OIL & STEEL
Modello: OCTOPUS 14 (Ragnetto)

Demolizioni Controllate

Idrodemolitrice MIG 2500/15D ad alta
pressione

Generatori

N° 15 Generatori fino a 55Kwh

Compressori

N° 3 compressori ATLASC OPCO XAS 48

N° 3 compressori ATLASC OPCO XAS 58

Sollevamenti e Messa in Sicurezza:

Centralina oleodinamica con sistema
sincronizzato a 8 vie idrauliche indipen-
denti (controllato tramite PC) per solle-
vamento impalcati "ENERPAC EVO-08"

Centralina oleodinamica ad alta
pressione ad una via d'uscita per
sollevamento impalcati ENERPAC
PEM3640WS

Martinetti idraulici per sollevamento
da 100, 150 e 200 tonn con ghiera di
sicurezza

Martinetti idraulici per tesaggio trefoli e
per tesaggio barre diwidag

Torrini metallici componibili, con modu-
li da 1 mt e da 0,50 mt, per sollevamen-
to ponti e viadotti di portata 400 tonn a
mt 15 e messa in sicurezza cavalcavia

Sabbiatrici

N° 2 Sabbiatrici PROTEK SCX60

N° 2 Sabbiatrici CB 115

Torri Faro

N°4 Torri Faro P3000 con generatore
integrato



**PIATTAFORMA
ELEVABILE
RAGNETTO
OCTOPUS 14**



**SOLLEVATORE
TELESCOPICO
DEDALUS.30.9**

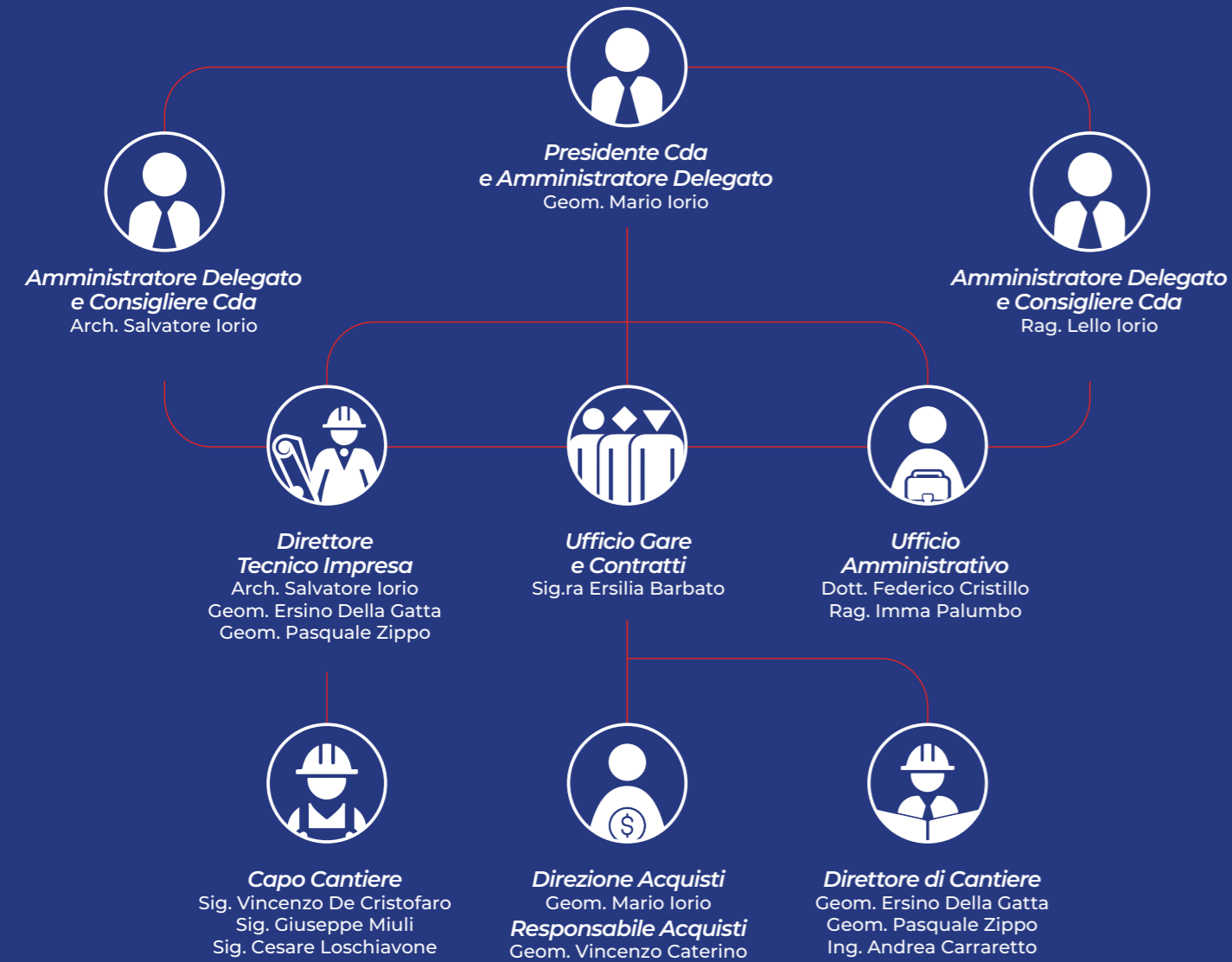
Autocarri con Gru

Autocarro con Gru
Marca: IVECO
Modello: HA1V2732A
Targa: EK 028 GT

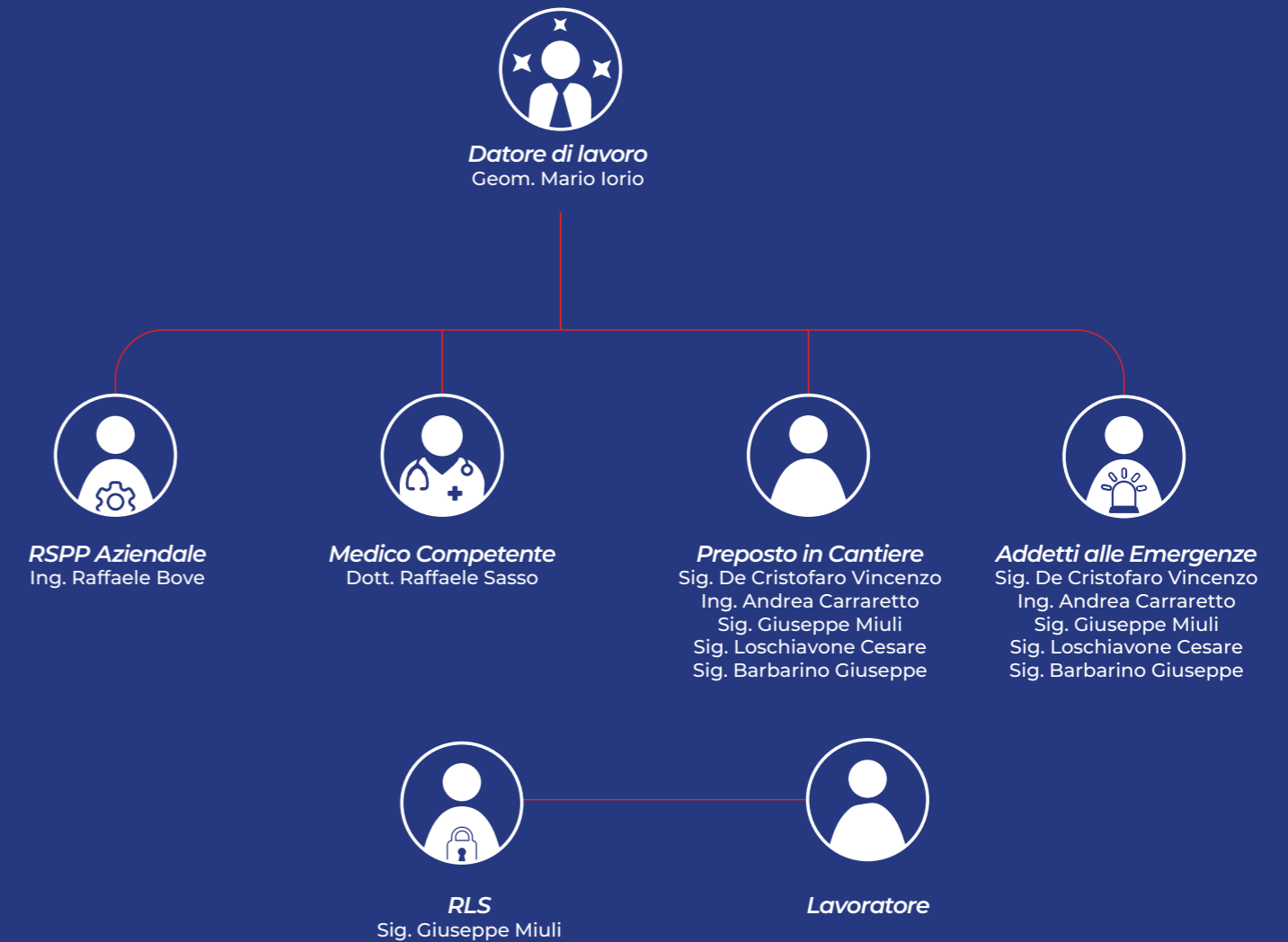
Autocarro con Gru
Marca: IVECO
Modello: AD280XY/PS
Targa: GP 096 GM

Autocarro con Gru
Marca: IVECO
Modello: MAGIRUS
Targa: CS 076 DL

Organigramma Aziendale



Organigramma Sicurezza



Publicazioni





Along the A14 motorway

The project, which has a Comacchio CH 150 as its protagonist, involves the seismic retrofitting of a entire viaduct, and the simultaneous reinforcement of the foundations of all the piers and abutments

Maneuvering and safety work does not stop, even during the hot summer season, on the numerous viaducts of the A14 motorway. Teams, working the second shift from North to South, are busy. Many of these construction sites are concentrated in a hundred kilometers stretch, along the coast of Abruzzo, from Sulmona to Teramo. In addition to the seismic retrofit and reinforcement of these structures, the projects will also be aimed at improving the seismic performance of the viaducts, located in a region of Italy that is known for a high

level of seismicity. The general contractor Divisione Cantieri Stradali S.r.l. was awarded the contract by Autostrade per l'Italia S.p.A. (the joint-stock company that manages the motorway network under concession). Thanks to their cooperation, we were granted a visit to one of these construction sites, located in the municipality of Vasto.

The use of sensors and electronic devices that detect the position and inclination of the machine has allowed to speed up the installation of precast concrete piers. Indeed, the project envisaged expanding the existing structures on which the piers rest, in order to increase the number of piles that currently support the base of the foundations," explains Mr. Marco Pascone (Site Manager) and Mr. Mario Longo (the Purchasing Office of Divisione Cantieri Stradali S.r.l.). A total of six piles of 1,600mm diameter will be constructed beneath each of the piers for both carriageways. The lower piers will receive piles of 20m depth, while the piles beneath the higher piers will be 25m deep. "The additional piles have a larger diameter compared to those of



A multipurpose machine
Versatility is a key feature of the CH 150. In addition to the fully set-up, the machine can be configured to perform CFA piling, in CFA configurations, the machine offers up to 170 kN extraction force and can operate with augers up to a maximum diameter of 200mm. The maximum achievable depth of CFA piles is 60m, which are achieved using a breakage technique. The required stability is guaranteed by means of the extendable undercarriage (2,520mm - 2,520mm), which is included as part of the standard configuration of the machine. In addition to fully and CFA applications, the machine can be configured for the installation of micropiles using either rotary or rotary percussion drilling.

Edilflorio

The CH 150 is the new addition to the Edilflorio fleet, which includes two further Comacchio piling machines, as well as several other drilling and anchoring rigs. Based in the territory, the company was founded in 2002. Following the amalgamation of the sole proprietorships Edilflorio (founded in 1999 by Mr. Giuseppe Nicola Florio) and FGA S.r.l., both managed by Mr. Florio. This collaboration has allowed the company to build a competitive advantage as well as establish itself within the industry as a highly reliable partner, based on the competence and reliability of the 25 employee team, led by the Technical Director, Giuseppe Nicola Florio, the highly diversified activities of the company encompass various business areas, from the construction of civil and industrial buildings, infrastructural works, consolidation works aimed at preserving and mitigating hydrogeological emergencies and fluid flow risk, to soil remediation and environmental protection projects. Therefore, the company runs a large and diverse fleet and embraces the most advanced construction technologies. In addition to the ISO certification, the company has achieved numerous certificates, in line with its commitment to health and safety management in the workplace (UNI EN ISO 45001:2018), environmental management (UNI EN ISO 14001:2015) and quality management (UNI EN ISO 9001:2015) and is enrolled with the Italian Register of Environmental Operators.

Edilflorio, who are responsible for the completion of the installation of the foundations. This level of accuracy is not achieved by other companies. Our company's mobility operators in Central Italy, where the majority of the projects consist of mountainous areas and therefore, the usual conditions are not conducive to the movement of large and heavy vehicles. Many of the projects we complete often involve the construction and maintenance of medium-sized infrastructure which require us to operate in small and difficult to access spaces, under tight deadlines for the installation of micropiles. The Comacchio CH 150, with its compact size, is the ideal solution for these types of projects. When the confines of the construction site are very tight, the machine is able to operate in low headroom conditions," explains Vittorio Florio, who, along with his father Giuseppe Nicola, heads up family-owned Edilflorio S.r.l. Positioned between the piers of the viaduct, you don't need to leave the existing road network of the machine. This is possible thanks to the base excavation drilling system which accommodates the cables within the size of the piers. What is striking is the agility with which the machine managed to install the entire work with such responsibility in terms of workability for larger, heavier, and curvier concrete "conventional" piling machines. "The fully set-up allows for the installation of bored piles with a diameter ranging

Standing between the piers of the viaduct, the machine cannot but achieve the extremely small footprint of the machine.



The soil displacement STAR

Using soil displacement technology the Enteco D900 drilling rig plays a starring role in installing an incredible rate in foundation piles required before starting work on the E24 SV extension in Collesalvo, Teramo (Italy). And because whenever the arrival of the new Enteco Electra D 9000 with rated power of 1,000 kW.

From 700mm to 1,000mm in the case we are working in the maximum diameter achievable, to a depth of 20-25m, which is quite an achievement for a machine within this weight category. The CH 150 is proving to be more than capable of meeting the needs of this task. Thanks additionally to the 44 shaft torque rotary head that has the option of being operated in "reverser power" mode. Essentially, the regulation between speed and torque occurs automatically, thus optimizing performance," Vittorio

continues, "on average we complete four piles per day with production only slowing when we encounter particularly strong layers."

A HIGH-TECH MULTIPURPOSE MACHINE
Performance and productivity are not the only advantages the CH 150 offers. The same systems that we usually used to optimize efficiency and safety on our large piling machines are consistently applied by Comacchio to the smallest rigs within their CH range.

Look for COMACCHIO at events, exhibitor area, booth #124/125



EVERYTHING WORTH KNOWING ABOUT DRILLING, SPECIAL FOUNDATIONS AND MORE.

Sull'Autostrada A10 GE-SV, sul viadotto Casanova, si sta ultimando un importante intervento per il ripristino dei calcestruzzi ammalorati, per la sostituzione degli appoggi e delle barriere di sicurezza

INTERVENTI STRAORDINARI SU UN VIADOTTO DELLA GENOVA-SAVONA

Arch. Salvatore Invernizzi

Il viadotto Casanova è situato ad un'altezza di circa 100 metri sul livello del mare e ospita non più di 300 corri giornalieri alla S.S. Aurelia e, in prossimità dell'abitato di Colle Ligure, è destinato al flusso di traffico autostradale in direzione Genova.

Lo stato di degrado

La struttura è sprovvista di giunti impermeabili quindi si è verificata una notevole penetrazione delle fessure in prossimità degli appoggi che hanno notevolmente compromesso il decoro e il calcestruzzo della struttura sottostante all'impalcato.

Tutto il viadotto presenta vizi strutturali: l'ipotesi della vettura ed in causa di fessurazioni aggressive il fenomeno della carbonazione del calcestruzzo era particolarmente accentuato, sia per la riduzione del tempo di vita che per altri agenti chimici come il cloruro proveniente dall'impalcato stesso e causati dall'intenso traffico veicolare.

Le parti maggiormente aggredite erano le travi di ferro, in modo particolare la trave tipo mare, i bordi di rinforzo sotto le travi e la parte delle pile di tutto questo opera si evidenziavano estese zone di distacco di tutti i supporti di calcestruzzo.

I ferri esposti risultavano profondamente ossidati e la ruggine aveva assunto notevoli dimensioni, compromettendo il normale funzionamento del sistema di solette "Gentle", il sistema di appoggi a cuneo a cuneo mobile, con l'aggiunta di un sistema di appoggi mobile realizzato su cilindri d'acciaio dal diametro di 160 mm, muniti di fasce con barre di acciaio con spessore di 20 mm.

La ruggine ha provocato la perdita di sezione delle barre di acciaio di collegamento tra le solette e le pile. Anche i cordoli di coronamento sull'impalcato, sul quale era montato il vecchio "soffitto", presentavano fessure ed in corso di sostituzione dei ferri, risultando così il collegamento a nuovo nuovo sistema di sicurezza stradale.

Tipologia dell'intervento

La manutenzione straordinaria mira a riportare la struttura a quella che era la concezione statica e strutturale originaria, con l'obiettivo di migliorarne l'idoneità e la qualità dell'opera per renderla sicura ed durevole nel tempo e sicura sotto tutti gli aspetti, intervenendo con una profonda scarifica di tutte le parti ammalorate e con un ripristino attraverso l'uso di processi moderni e collaudati. È stata effettuata la messa a norma delle strutture di protezione per la sicurezza in caso di incidenti stradali, con la sostituzione dei vecchi para-cali con barriere New Jersey in acciaio; inoltre è stato approntato il sostituito dei vecchi appoggi di appoggio delle travi, eliminando i nodi in acciaio dai punti morti e sostituendoli con nuovi appoggi in acciaio e PTFE (politetrafluoroetilene) con dispositivo di neoprene incorporato, mentre sono gli appoggi del punto fisso è stata fatta la sostituzione della lastra di pianto con nuove lastre armate costituite da strati sovrapposti di acciaio e neoprene.



Una delle pile di dimensioni preesistenti in modo da consentire l'eliminazione massima del rumore sotto 70 Db(A)

Il problema del ponteggio si è dovuto affrontare quello dell'isolamento dei rumori nel rispetto del "Piano di zonizzazione acustica" in vigore nel Comune di Colle, che prevedono nell'area un'esposizione massima di 70 Db(A), considerando che per la vastità dell'intervento occorrevano dei grandi idrodensimetri ad alta pressione, portatili e marcati demistion ad aria compressa, perforativi e robusti e tutte una serie di attrezzi in normale uso su un cantiere di così grande portata. Non è stato facile individuare gli ordini di lavorazione e stabilire un piano di intervento che permettesse, oltre che all'addizione di tutte le misure anti ad abbattere il più possibile i rumori. L'installazione dei macchinari in modo arguto e proficuo.

L'impalcato

La fase successiva dei lavori è stata l'impalcatura di tutta la superficie dell'intervento del viadotto per una profondità da 3 a 5 cm rispetto con due unità di idrodensazione, una da 2.000 bar ed una da 1.400 bar. Con questo macchinario si è potuto demolire tutto il ponteggio in base al diametro, carbonizzato e comunque indebolito, assicurando



Un operatore con una speciale lampada mobile ispeziona la superficie dell'impalcato del viadotto



Una delle pile di dimensioni preesistenti in modo da consentire l'eliminazione massima del rumore sotto 70 Db(A)

Il problema del ponteggio si è dovuto affrontare quello dell'isolamento dei rumori nel rispetto del "Piano di zonizzazione acustica" in vigore nel Comune di Colle, che prevedono nell'area un'esposizione massima di 70 Db(A), considerando che per la vastità dell'intervento occorrevano dei grandi idrodensimetri ad alta pressione, portatili e marcati demistion ad aria compressa, perforativi e robusti e tutte una serie di attrezzi in normale uso su un cantiere di così grande portata. Non è stato facile individuare gli ordini di lavorazione e stabilire un piano di intervento che permettesse, oltre che all'addizione di tutte le misure anti ad abbattere il più possibile i rumori. L'installazione dei macchinari in modo arguto e proficuo.

L'impalcatura La fase successiva dei lavori è stata l'impalcatura di tutta la superficie dell'intervento del viadotto per una profondità da 3 a 5 cm rispetto con due unità di idrodensazione, una da 2.000 bar ed una da 1.400 bar. Con questo macchinario si è potuto demolire tutto il ponteggio in base al diametro, carbonizzato e comunque indebolito, assicurando

La fase successiva dei lavori è stata l'impalcatura di tutta la superficie dell'intervento del viadotto per una profondità da 3 a 5 cm rispetto con due unità di idrodensazione, una da 2.000 bar ed una da 1.400 bar. Con questo macchinario si è potuto demolire tutto il ponteggio in base al diametro, carbonizzato e comunque indebolito, assicurando



Un operatore con una speciale lampada mobile ispeziona la superficie dell'impalcato del viadotto



La superficie lavorata dalla Sika SpA e rivestita con rete elettrosaldata maglia 30x30, preparata per essere ricoperta con una massa di malta speciale cementizia

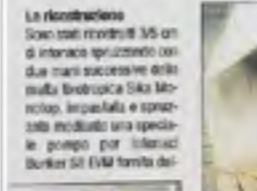


Punto d'appoggio dove sono stati prelevati i campioni per l'analisi



Il uso rete elettrosaldata a maglia 10x10 e Sd3 con il diametro di 3 mm

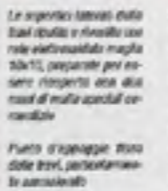
Il uso rete elettrosaldata a maglia 10x10 e Sd3 con il diametro di 3 mm. I ferri particolari sono stati ricoperti con una speciale resina impermeabile a base di polimeri epossidici. Gli interventi particolari sono stati effettuati per la ricostruzione dei cordoli di coronamento del new jersey di acciaio che dovevano essere profondamente ancorati alla struttura del viadotto, dopo aver demolito il vecchio cordolo e il provvisorio filo di ferro del vecchio cordolo per 5 cm con escavatori muniti di martello demolitore. Una volta posata una nuova struttura in ferro ancorata alla rete



La Sika SpA ha fornito il cemento per la ricostruzione del cordolo di coronamento del new jersey di acciaio



La Sika SpA ha fornito il cemento per la ricostruzione del cordolo di coronamento del new jersey di acciaio



La Sika SpA ha fornito il cemento per la ricostruzione del cordolo di coronamento del new jersey di acciaio



La Sika SpA ha fornito il cemento per la ricostruzione del cordolo di coronamento del new jersey di acciaio

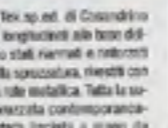


La Sika SpA ha fornito il cemento per la ricostruzione del cordolo di coronamento del new jersey di acciaio

La Sika SpA ha fornito il cemento per la ricostruzione del cordolo di coronamento del new jersey di acciaio. Una volta posata una nuova struttura in ferro ancorata alla rete



La Sika SpA ha fornito il cemento per la ricostruzione del cordolo di coronamento del new jersey di acciaio



La Sika SpA ha fornito il cemento per la ricostruzione del cordolo di coronamento del new jersey di acciaio



Progressive dello scendere e dei casseri per la pulizia dei nuovi cordoli

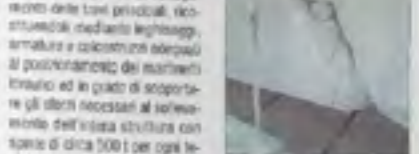
queste parti ingiustificate con resine epossidiche. Staccando la Sika SpA ha provveduto il getto del cordolo e del ingresso della soletta con un calcestruzzo neoplastico a ritiro compensato Modflow della Sika SpA. Il nuovo cordolo di resistenza pari a 50 MPa.

La protezione I cordoli, le travi di bordo, i pilastri, le pile e le spalle sono stati trattati successivamente con un ciclo di vernici protettive composto da uno strato di fondo epossidico Modflow FC 8000 ed una mano di finitura in epossidico polimerico Modflow FC 8000 di colore grigio cemento dal 7000.



La Sika SpA ha fornito il cemento per la ricostruzione del cordolo di coronamento del new jersey di acciaio

I nuovi appoggi Per sostituire i vecchi appoggi e permettere il sollevamento dell'impalcato sono state demolite le parti di travaso di collegamento delle travi principali, ricostruite mediante getti di calcestruzzo e acciaio inossidabile al posizionamento dei martelli demolitori ed in grado di sopportare gli effetti necessari al sollevamento dell'intera struttura con spinte di circa 300 t per ogni travaso.



Il cordolo della pile del punto fisso



La Sika SpA ha fornito il cemento per la ricostruzione del cordolo di coronamento del new jersey di acciaio

L'ultima fase dei lavori prevede la totale asportazione del manto bituminoso dell'impalcato, l'idrodensazione di circa 5 cm di tutta la superficie, l'ingrossamento della soletta mediante il getto di calcestruzzo neoplastico a ritiro compensato su un'armatura in ferro ingrossata nella soletta e composta da una rete elettrosaldata dal diametro di 14 mm con maglia 20x20, il tutto impermeabilizzato con guaine assidue preconsolidate e lacerate a caldo.

Il posizionamento dei giunti di dilatazione del manto bituminoso e del sistema di drenaggio, completando il ciclo dell'opera.

*Amministrazione delegata: Jorio Costruzioni S.p.A.

Costruttori: Autostrade del Nord SpA, Impianti Costruzioni Costruzioni S.p.A. (Genova, Colle Ligure) S.p.A. Direzione: Ing. Mauro Decarli, Direzione: Ing. Angelo Bussola



SERIE A TIM 2021-22

4
MASTER GROUP
SPORT

MAJNSONSOR
18MMW

SPONSOR TECNICO



TOP SPONSOR

CESAR
SPORTS



in Uralit

ONLINE TRAINING SPONSOR

FRECCIA ROSA

etoro

PC-INDIA LITTAU

MASCHIO

Messori

Sixtus
Italia

sporce

PARTNER OFFICIAL

ADSSITAL

Sipin

Comune di Udine

CorTe

F. ORI

A++

in DOIA

POSTALMARKET

Saraceni

ITErno BI

unicom
starkor

VIGIEMBI

LUBRANT E

GLASSO MARI

e

TIDJETNIRIWH

vivalickEt

HAKUJITTOO

SANO
BRUNO



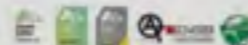
SERIE A TIM 2021-22

MASTER GROUP
SPORT

IDEA PRIMA



divisione cantieri stradali



PONTI E VIADOTTI

Realizzazione e gestione di ponti e viadotti

Realizzazione e gestione di ponti e viadotti

Realizzazione e gestione di ponti e viadotti

Realizzazione e gestione di ponti e viadotti

Realizzazione e gestione di ponti e viadotti

Realizzazione e gestione di ponti e viadotti

Realizzazione e gestione di ponti e viadotti

Realizzazione e gestione di ponti e viadotti

Realizzazione e gestione di ponti e viadotti

Realizzazione e gestione di ponti e viadotti

Realizzazione e gestione di ponti e viadotti

Realizzazione e gestione di ponti e viadotti



Risanamenti **Strutturali**

Ripristino dell'integrità funzionale delle pile del viadotto Ferriere
sulla A12 Genova-Livorno

Cantieri & Costruzioni

Maria Rosolino

Scevro si legge di grandi progetti infrastrutturali in tema di riabilitazione, o affini, nel nostro Paese per i prossimi anni, dal "ponte sulla strada" alla rinascita di edifici, dalla manutenzione di ferrovie e alla Strada 60, approfondendo le principali tecnologie innovative, adoperando al meglio l'altro simbolo di base per i Cantieri: il cemento. In questo articolo affrontiamo la manutenzione della rete viaria e in modo particolare dei ponti e dei viadotti.



STRADE & AUTOSTRADE 1-2017

Risanamenti **Strutturali**



La pompa a civiltà elicoidale B100 per calcestruzzo a gravità viene alimentata da una betoniera nel cantiere del viadotto Ferriere.



La pompa B100 per calcestruzzo a civiltà elicoidale

La B100 piccola della Burker è una pompa per calcestruzzo a gravità elicoidale tra le più piccole al mondo e lavora funzionalmente elevatissimo, con regolazione progressiva della portata e della pressione, sia delle pompe nel circuito in grado di sostituire le pompe per calcestruzzo a gravità di categoria inferiore molto più costose e di difficile manutenzione.



* Marketing e Comunicazione Fluxion

Completata l'operazione della B100 e la separazione tra il betoncino e la pompa. Questa originale soluzione consente alla B100 di essere sollevata e di essere posata e smontata molto facilmente e il posizionamento nei cantieri di difficile accesso. Un'ulteriore vantaggio è che la pompa, oltre che dalla propria centralina, può essere azionata anche dal circuito elettrico di un'altra macchina operante in escavazione, una perforatrice.

La centralina, inoltre, rappresenta una vera unità di potenza elettrica, con i suoi 15,5 kW e 40 l di portata idraulica regolabile da zero al pieno motore il carico di lavoro e la durata sono sulla B100 in grado di essere azionati da generatori, diesel, gasolio.

STRADE & AUTOSTRADE 1-2017

*Costruiamo strade sicure,
sostenibili e durature per il futuro.*



Progetto
realizzato da


**Emagraphic
& Partners**
agenzia pubblicitaria

Sede Operativa

San Tammaro (CE)

Via Carditello Trav. Falciata
Tel. 0823 793 980

Sede Legale

Roma

Via Boezio 4/C
Tel. 06 32803591

Ufficio Acquisti: ufficioacquisti@giorigroup.it

Ufficio Amministrativo: postmaster@divisionecantieristradali.it

Ufficio Tecnico: tecnico@divisionecantieristradali.it

Segreteria Generale: amministrazione@divisionecantieristradali.it

www.divisionecantieristradali.it

