

Riccardo Morandi.

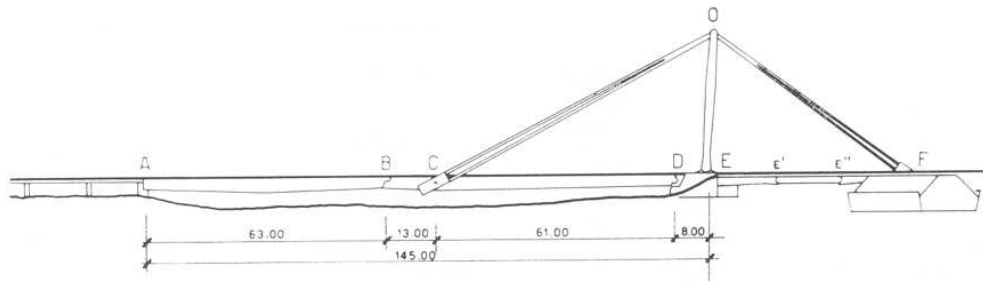
Il tema della trave strallata.

Ponte sul Tevere alla Magliana, Roma (Autostrada Roma-Fiumicino), 1965/67.

Viadotto a Carpineto (Potenza) (Superstrada Basentana), 1972/78. Impresa costruttrice ICORI.

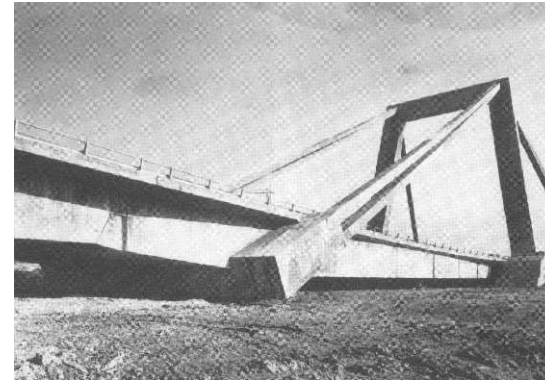
Queste due opere, progettate a quasi dieci anni di distanza, presentano due applicazioni della struttura a cassone strallata e contrappesata, realizzata in condizioni particolarmente vincolanti.

La prima, a Roma, scavalca un cono di frana sulla golenia in sponda destra del fiume Tevere in condizioni difficilissime di fondazione, per cui è stato necessario realizzare una luce in curva di 147 m (raggio 400 m) con un sistema strallato dissimmetrico il cui intradosso sfiora quasi il terreno in forte e continuo movimento; la seconda, presso Potenza, è a servizio anch'essa di una grande arteria e i vincoli consistevano nella luce imposta (180 m), nelle quote diverse a cui dovevano porsi le due carreggiate e nella necessità visuale e tecnica di una forte aderenza al terreno; da qui l'adozione di antenne inclinate e sdoppiate per il sostegno degli stralli.

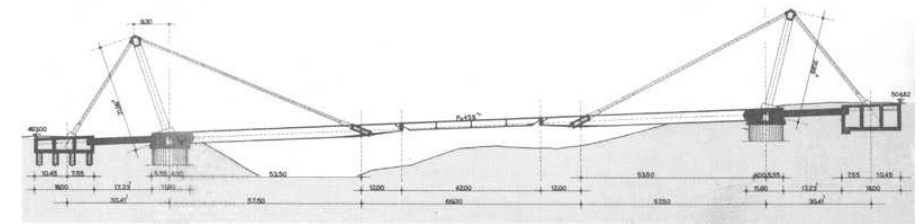


Ponte sul Tevere alla Magliana. Sezione longitudinale. L'uso della struttura strallata era pressoché obbligato, sia per l'impossibilità di fondare direttamente sul terreno il tratto in curva, sia per lo scarso spazio disponibile fra esso e il piano viabile. Morandi non ha perciò in questo caso adottato travate bilanciate, come nei casi precedenti, ma travi su appoggio elastico (CD), contrappesate con cavi a zavorra (COF) e sostenenti normali travi appoggiate.

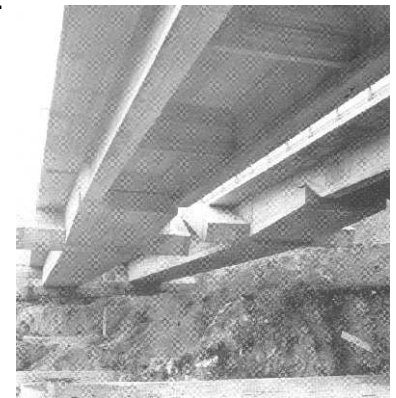
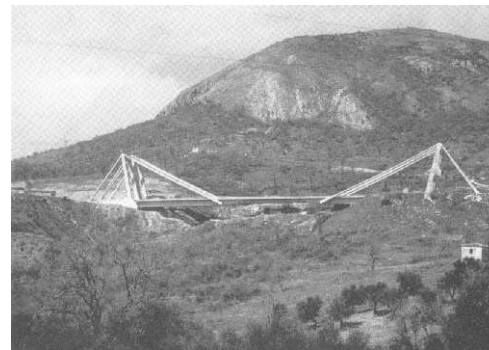
In ambedue i casi, dai vincoli posti al progettista sono derivate strutture piuttosto elaborate ma di suggestiva immagine.



Ponte sul Tevere alla Magliana. Veduta generale e cerniera di appoggio della trave strallata (vedi nodo D della fig. precedente).



Viadotto a Carpineto. Sezione longitudinale.



Viadotto a Carpineto. Veduta generale nel paesaggio e veduta dell'intradosso.