

la magra suddetta, per cui la differenza di quota fra il livello del piano stradale e, la massima piena era di appena m. 3.

Il livello della massima piena trovata a m. 0,275 sotto l'orizzontale passante per le cerniere d'imposta.

Le fondazioni vennero eseguite con i speciali cassoni in cemento armato auto-affondanti, brevettati dalla Ditta costruttrice, (dei quali è data una descrizione più avanti e che furono disegnati nella tav. 25), e vennero spinte fino a m. 8,00 sotto l'alveo del fiume, per una certa profondità all'aria libera, e per il resto, solo per 5 pile, con l'introduzione dell'aria compressa, applicando agli stessi cassoni le camere di equilibrio, come più avanti è descritto.

Le pile in numero di 16, le pile-spalle in numero di tre e le spalle sono in calcestruzzo di cemento non armato.

Gli archi a tre cerniere, pure in calcestruzzo di cemento, sono provvisti di doppio reticolato di tondini all'estradosso ed all'intradosso. Hanno spessore in chiave ed all'imposta di cm. 45, pari ad 1/12 della corda; lo spessore si allarga alle reni fino a cm. 60.

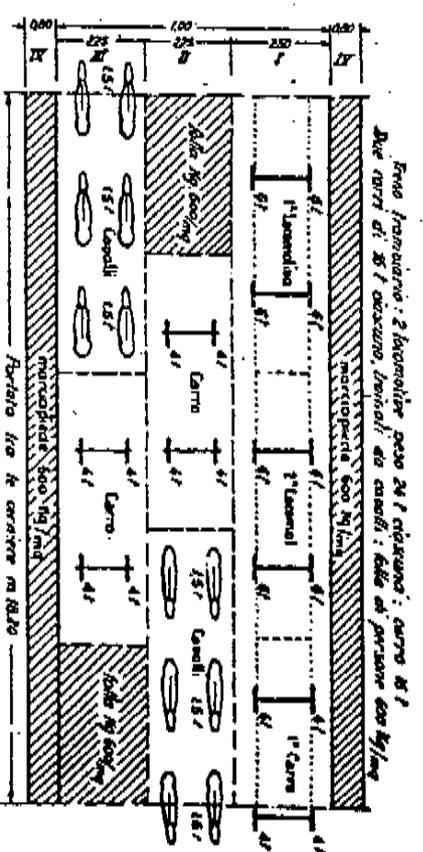
L'impalcato stradale è in cemento armato.

La larghezza di carreggiata è di m. 8,00, e su un lato di esso è previsto il passaggio di una tranvia a scartamento ridotto di m. 1,00. I marciapiedi, in parte a sbalzo, hanno una larghezza utile di m. 0,80 caduno, sicché la larghezza totale utile, fra i vivi interni dei due parapetti, è di m. 9,60. Gli archi hanno larghezza di m. 8,60, in modo che i marciapiedi risultano di circa cm. 60 di sbalzo.

Le pile, pile-spalle e le spalle hanno paramento curvilineo, fra l'imposta degli archi ed il ciglio dello zoccolo, al piano delle magre ordinarie. Le pile hanno la larghezza minima di m. 2,50, le pile-spalle di m. 5; al livello delle magre ordinarie le pile raggiungono lo spessore di m. 4,00 e le pile-spalle quello di m. 6,70. Con uno zoccolo alto m. 1,00, poggiano sopra il dado di fondazione, largo m. 5 per le pile e m. 7,50 per le pile-spalle.

Le spalle sono superiormente limitate da una superficie che continua all'ingrosso l'andamento dell'estradosso dell'arco, ed hanno al livello delle magre ordinarie lo spessore di m. 6,35, ed al disotto di tale livello lo spessore di m. 7,00.

Il timpano sugli archi è costituito da voltine armate, poggiate su muretti trasversali in calcestruzzo di cemento. La parte superiore degli archi è ridotta a superficie piana con inclinazione verso la mezzanua delle campate, coperta con uno strato impermeabile di calcestruzzo di cemento liscato.



Linee d'influenza dei momenti nellenti

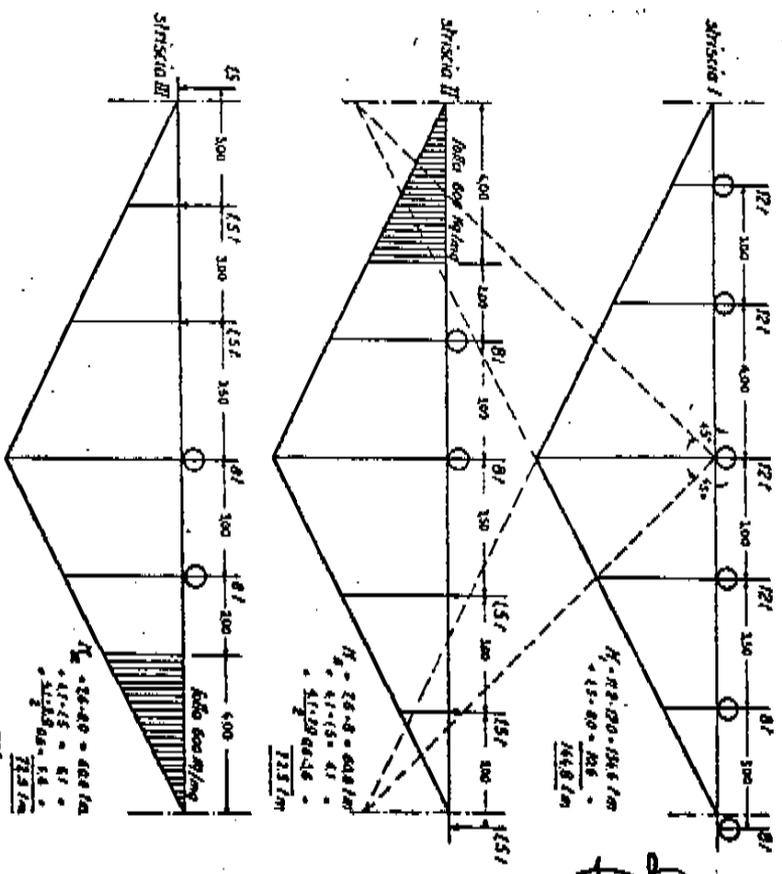


Fig. 85. - PONTE DELLA PAVIA.  
 Schema del carico massimo assunto nel calcolo; linee di influenza dei momenti nellenti nella chiave, e determinazione del carico virtuale corrispondente.