**10 carri Doka per conci a balzo realizzano il Corridoio Vc**

*Colturano, 27 marzo 2014 - In futuro viaggiare da Budapest alla Dalmazia meridionale sarà più veloce, grazie al corridoio paneuropeo Vc. A causa della difficile topografia del territorio, vengono realizzati numerosi ponti e gallerie su un tratto di 397 km attraverso la Bosnia. Per i viadotti Studenčica e Trebižat, Doka ha progettato e fornito dieci carri per conci a sbalzo, contribuendo a velocizzare la realizzazione delle infrastrutture.*

La strada europea 73 è lunga complessivamente 702 km. L'A1 in Bosnia-Erzegovina è un tratto importante di questo percorso stradale che collega il confine settentrionale all'Adriatico, passando per Zenica, Sarajevo e Mostar. In prossimità del comune di Čapljina i due ponti, Studenčica e Trebižat, vengono realizzati per collegare le due valli. La soluzione dei carri per conci a sbalzo Doka è stata apprezzata da Hering, il subappaltatore dell'impresa spagnola OHL, in particolare per i vantaggi derivanti dalle sezioni di getto più lunghe, che consentono di ridurre i tempi di costruzione di circa otto settimane. I precedenti progetti realizzati insieme, i sistemi efficienti e la possibilità di noleggiare il materiale di casseratura sono stati gli elementi decisivi per l'assegnazione della commessa a Doka Croazia.

Con una lunghezza di 555 m da spalla a spalla e un'altezza massima di 81 m al di sopra della valle, Studenčica è il più lungo e il più alto dei due ponti. Sorretto da cinque pile, a una distanza di 120 m l'una dall'altra, viene realizzato un impalcato di ponte largo 12,4 m. Il ponte più piccolo, Trebižat, con una lunghezza complessiva di 365 m e un'altezza massima di 59,5 m, si sviluppa invece su tre pile. Per entrambi i ponti, Doka ha ideato una soluzione di casseratura veloce e sicura con dieci carri per conci a sbalzo, otto in opera sul viadotto Studenčica e due sul Trebižat.

Prima in elevazione, poi in avanzamento

Con i carri per conci a sbalzo Doka si possono realizzare conci lunghi 5 m in cicli settimanali. Nel progetto del Corridoio Vc i carri di casseratura, concepiti per sostenere 250 t , ne sostengono in realtà 196,5 t. "Le sezioni di getto con lunghezza pari a 5 m riducono il numero di segmenti e di giunzioni, consentendo di risparmiare tempo e denaro" afferma il responsabile del progetto Mario Jurisic.

Grazie alla proposta del Competence Center Doka per i ponti, di estendere la sezione di getto sino a 5 m, è stato possibile risparmiare otto conci che, con un ciclo di lavoro settimanale, significa un vantaggio di otto settimane!

Considerato il variare dell'inclinazione trasversale e il rastremare delle pareti della struttura portante, ogni sezione è stata progettata individualmente, eliminando così la necessità di adattare la cassaforma. L'impiego di elementi di compensazione e di una soluzione speciale con elementi interscambiabili riutilizzabili anche nella cassaforma interna, ha consentito di ottimizzare l’impiego del materiale. Questo sistema ha facilitato l’adattamento in altezza della cassaforma interna del carro, in particolare per la modifica dell'inclinazione trasversale.

**Impiego al limite**

Anche per le pile sono stati impiegati sistemi Doka: cassaforma rampante MF240, movimentata con gru, e cassaforma a telaio Framax Xlife. I testapila sono state realizzati con puntellazioni per getti contro terra posizionate in orizzontale. Doka Croazia, in collaborazione con il Competence Center Ponti, ha dimostrato non solo precisione progettuale ma anche grande creatività nel posizionare i carri ad un'altezza di 81 m. Elementi di una gru a portale collocati sulla cassaforma hanno sollevato pezzo per pezzo la griglia di fondo del carro per conci a sbalzo. Generalmente il cassero di fondo viene sollevato per mezzo di martinetti ubicati sulla struttura/cantilever; il quale può essere collegato alla cassaforma una volta arrivato sul testapila.

Lo spazio esiguo sui testapila, lunghi solo 8 m, ha imposto una soluzione speciale. Mentre normalmente i carri di casseratura partono simmetricamente in due direzioni, secondo il principio dei conci a sbalzo, gli esperti di statica Doka hanno progettato una soluzione speciale per questo progetto. Sulla base di calcoli precisi, uno dei carri per conci a sbalzo inizia dal testapila. Quindi c'è abbastanza spazio per montare il secondo carro ed agganciarlo al primo controbilanciandolo.

Per evitare la procedura di sollevamento, i carri tornano indietro dopo avere realizzato la campata, e vengono spostati per essere impiegati sulla pila successiva.

**Collaborazione oltre i confini**

Il carro di casseratura è dotato di passerelle con protezioni e sistemi di accesso sicuri. Questo consente un avanzamento dei lavori in condizioni di sicurezza, anche ad altezze elevate. Oltre alla progettazione dettagliata della cassaforma, i tecnici Doka hanno garantito l’assistenza in cantiere, per un avanzamento dei lavori senza problemi."Collaboriamo con Doka da molti anni. Anche questa volta siamo stati in grado di rispettare la tabella di marcia grazie alla loro collaborazione, nonostante i ritardi iniziali" dichiara il responsabile del progetto **Mario Jurisic**.

***Doka***

*Leader internazionale nelle tecnologie di casseratura, da sempre promuove l’innovazione tecnica finalizzata al progresso sociale ed economico. I sistemi Doka contribuiscono a migliorare l’efficienza costruttiva, influenzando positivamente tempi e costi di realizzazione delle opere, sicurezza degli operatori, qualità dei manufatti. Oltre a disporre di una gamma completa di sistemi e servizi, Doka collabora fin dalle fasi preliminari con gli attori del processo edilizio, assistendoli nella preparazione di studi di fattibilità e capitolati d’appalto, progettando la soluzione di casseratura adeguata e verificandone indici produttivi e parametri di sicurezza, all’interno di una visione globale del progetto costruttivo. Con impianti di produzione all’avanguardia, localizzati presso gli Headquarters in Austria, e una forte Social Corporate Responsability che integra i concetti di sostenibilità economica, ecologica e sociale, il Gruppo Doka è attivo in tutto il mondo, e conta più di 5.600 dipendenti*

*In Italia Doka è presente con la Sede Centrale a Colturano (Milano), tre filiali a Colturano, Roma e Padova, e una filiale interamente dedicata alla gestione delle più grandi imprese italiane.*

*Maggiori informazioni all’indirizzo web* [*www.doka.it*](http://www.doka.it)

**Informazioni per la stampa:**

**Laura Legnani - Head of Marketing Southern Europe**

Cell: 339 2277973

tel: 02 98276-208

[laura.legnani@doka.com](mailto:laura.legnani@doka.com)

I materiali di questo comunicato possono essere scaricati direttamente dal sito internet Doka Italia, alla rubrica: : [Doka | Stampa (IT)](http://www.doka.com/web/newsroom/press/index.it.php)

**Captions:**

*Doka\_2014\_01\_Korridor-Vc\_IMG\_01*

Efficienza ad altezze elevate: dieci carri per conci a sbalzo Doka realizzano i due viadotti del Corridoio Vc, velocemente e in condizioni di massima sicurezza

Foto:Doka

*Doka\_2014\_01\_Korridor-Vc\_IMG\_02*

I viadotti Studenčica e Trebižat fanno parte del nuovo collegamento nord-sud, nel tratto attraverso la Bosnia

Foto:Doka

*Doka\_2014\_01\_Korridor-Vc\_IMG\_03*

Per i due viadotti di 555 e 365 m, Doka ha messo a punto una soluzione di casseratura con carri per conci a sbalzo che, grazie a sezioni di getto più lunghe, consente di risparmiare tempo e risorse

Foto:Doka

*Doka\_2014\_01\_Korridor-Vc\_IMG\_04*

Considerato lo spazio ridotto sul testapila, uno dei carri viene fatto partire prima, per liberare lo spazio per assemblare il secondo, che viene successivamente agganciato al primo, controbilanciandolo

Foto:Doka