

CURRICULUM VITAE

ING. SIMONE VARNI

DATI PERSONALI

-
-
-
-
-
-

ISTRUZIONE

- Iscritto all'ordine degli ingegneri di Genova da Febbraio 2001 al numero 7787A
- 19 ottobre 2000: Laurea in Ingegneria Civile con indirizzo Strutture conseguita presso l'Università degli studi di Genova discutendo una tesi dal titolo "Orthotropic Steel Decks", tesi scritta in lingua inglese; relatori Chiar.mo Prof. Ing. Giovanni Solari e Prof. Ing. Niels J. Gimsing, col punteggio di 110/110
- 1994: Maturità Scientifica conseguita presso il Liceo Scientifico A.Aprosio di Ventimiglia (IM) con il punteggio di 58/60.

ESPERIENZE PROFESSIONALI

- Dal 01/01/2019 socio della SETECO INGEGNERIA S.r.l.
- Dal 30/10/2000 collaboratore della SETECO INGEGNERIA S.r.l. di Pistoletti Ing. Pierangelo nell'ambito della progettazione di strutture in acciaio, in particolare per quello che riguarda i ponti sia stradali sia ferroviari.
- Dal 02/01/2000 al 02/07/2000 preparazione della tesi di laurea in Danimarca, presso la DTU, Danmark Tekniske Universitet.

ESPERIENZE ACCADEMICHE

- Assistente del Prof. Pierangelo Pistoletti per il Corso di Costruzione di Ponti dall'Anno Accademico 2006/2007 prima con il ruolo di Cultore della Materia e successivamente con quello di titolare del Supporto alla didattica.

PUBBLICAZIONI E CONVEGNI

Università degli studi di Genova – DICCA - 16 Gennaio 2020 – Ordine degli Ingegneri di Genova. “Let’s discuss on bridges...old...new..steel...reinforced concrete...masonry”.

Presentazione memoria dal titolo: “Open and closed steel girder bridges: and the winner is...”

Regione Lombardia, Provincia di Mantova, Parco del Mincio – 16 Luglio 2019 – Mantova

Presentazione del progetto del: “Ponte Catena”

CTA - 3-5 Ottobre 2019 – Bologna: “Giornate italiane della costruzione in acciaio”

Pubblicazione memoria dal titolo: “Tre nuovi padiglioni per la Fiera di Bologna”

CNR DT 207/2018 – Collaborazione alla stesura del testo

CTA - 28-29 Settembre 2017 – Venezia: “Giornate italiane della costruzione in acciaio”

Pubblicazione memoria dal titolo: “Il viadotto sulla vallata dell’Oued Isser della linea AV Oued Tlelat – Tlemcen in Algeria”

Pubblicazione memoria dal titolo: “I viadotti tipologici della linea AV Oued Tlelat – Tlemcen in Algeria”

Pubblicazione memoria dal titolo: “Attraversamento delle linee ferroviarie di R.F.I. e di ferrotramviaria nel comune di Bari - Ponte strallato”

Pubblicazione memoria dal titolo: “Ponte ad arco Meier in Alessandria”

IIS – 26 Gennaio 2017 – Genova: “Aspetti progettuali e realizzativi legati all’utilizzo della saldatura nella costruzione delle strutture metalliche”

Presentazione della memoria: “Impiego delle saldature nel recupero delle strutture”

LABSE – 21-23 Settembre 2016 – Stoccolma: “Aspetti progettuali e realizzativi legati all’utilizzo della saldatura nella costruzione delle strutture metalliche”

Pubblicazione della memoria: “Marchetti Viaduct - Design and assembling of a bowstring arch bridge with a span of 250m”

CTA - 1-3 Ottobre 2015 – Salerno: “Giornate italiane della costruzione in acciaio”

Pubblicazione memoria dal titolo: “Viadotto Marchetti: progettazione e montaggio ponte autostradale ad arco a spinta eliminata di luce 250 m”

Pubblicazione memoria dal titolo: “Ponte Schuman sulla Saône a Lione”

Ordine dei Geometri dell’Alto Canavese – 11 Luglio 2015

Presentazione della memoria: “Interconnessione A5-A4/A5 – Ponte ad arco Marchetti”

19 Giugno 2014 - Lione

Presentazione della memoria: “Le pont Schuman – un 14eme ouvrage sur la Saône à Lyon”

CTA – 3° Settembre- 2 Ottobre 2013 – Torino: “Giornate italiane della costruzione in acciaio”

Pubblicazione memoria dal titolo: “Ponte mobile Bacalan Bastide - Bordeaux”

LABSE – 9 Novembre 2012 – Milano

Presentazione della memoria: “Stabilità delle anime irrigidite e delle piattabande nelle travi da ponte”

CTA - 9-12 Ottobre 2011 – Ischia: “Giornate italiane della costruzione in acciaio”

Pubblicazione memoria dal titolo: “Autostrada A31 – tratto Vicenza – Rovigo: ponte strallato sul fiume Adige”

Pubblicazione memoria dal titolo: “Autostrada Salerno - Reggio Calabria: il varo dei viadotti Favazzina”

CTA - 28-30 Settembre 2009 – Padova: “Giornate italiane della costruzione in acciaio”

Pubblicazione memoria dal titolo: “Piastra in sezione mista acciaio-clt: applicazioni di una nuova tipologia strutturale per la piastra di impalcato”

CTA - 1-3 Ottobre 2007 – Catania: “Giornate italiane della costruzione in acciaio”

Pubblicazione memoria dal titolo: “Ponte ad arco sul fiume Adda: progetto e montaggio”

Pubblicazione memoria dal titolo: “Ponte sul fiume Tevere: progetto e montaggio”

CTA - 26-28 Settembre 2005 – Ischia: “Giornate italiane della costruzione in acciaio”

Pubblicazione memoria dal titolo: “Passerella pedonale strallata in zona Ruffolo (Siena)”

CTA - 28-30 Settembre 2003 – Genova: “Giornate italiane della costruzione in acciaio”

Pubblicazione memoria dal titolo: “Viadotto ad arco di scavalco ferroviario in prossimità della stazione Tiburtina”

LINGUE STRANIERE E INFORMATICA

LINGUE STRANIERE: inglese scritto e parlato a livello buono; francese scritto e parlato a livello buono.

INFORMATICA: buona conoscenza software (programmi di calcolo agli elementi finiti: SAP e STRAUSS; Word, Excel, Power Point, AutoCAD).

Autorizzo il trattamento dei dati personali contenuti nel mio curriculum vitae in base all'art. 13 del D. Lgs. 196/2003 e all'art. 13 del Regolamento UE 2016/679 relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali.

Simone Varni

EDIFICI

Commessa : **Palazzo per il Pattinaggio sul Ghiaccio per le Olimpiadi Invernali di Torino 2006 - Oval**
Anno : 2003/2004 - ns. rif. 163_03 PR
Incarico : Progetto Esecutivo per conto di Cimolai S.p.A.
Sito dell'opera : Torino
Committente : Agenzia Torino 2006
Costruttore : Cimolai S.p.A.
Descrizione opera : Trattasi di un Palazzo dello Sport ("Ovale") per il pattinaggio di velocità su ghiaccio avente una superficie di 24390 m² coperta mediante 6 travi principali reticolari di lunghezza pari a 112,92 m poste ad interasse di 36 m ed unite tra di loro da travi secondarie anch'esse reticolari. I profili utilizzati sono tubolari con un diametro massimo di 930 mm.
Importo : € 7.500.00,00 circa (totale € 18.720.328,00)
Classe e categoria : I c







PONTI FERROVIARI

Commessa : **Ponti in Algeria**
Anno : 2009 - ns. rif. PR 365_09
Incarico : Progetto Costruttivi per conto di Condotte.
Classe e categoria : IX-b
Descrizione opera : L'opera è costituita da un insieme di viadotti ferroviari, suddivisi in due categorie:

tipologici (ad anima piena con luci variabili tra i 30 m ed i 40 m)

tipogico 40+40 m

tipogico 35+35 m

tipogico 40 m

tipogico 30+30 m

tipogico 30 m

grandi luci (reticolari con luci di 130 m).

PK 96 95 + 2 x 130 + 95 m

PK 96 85 m

PK 96 95 + 5 x 130 + 95 m

PK 96 85 m

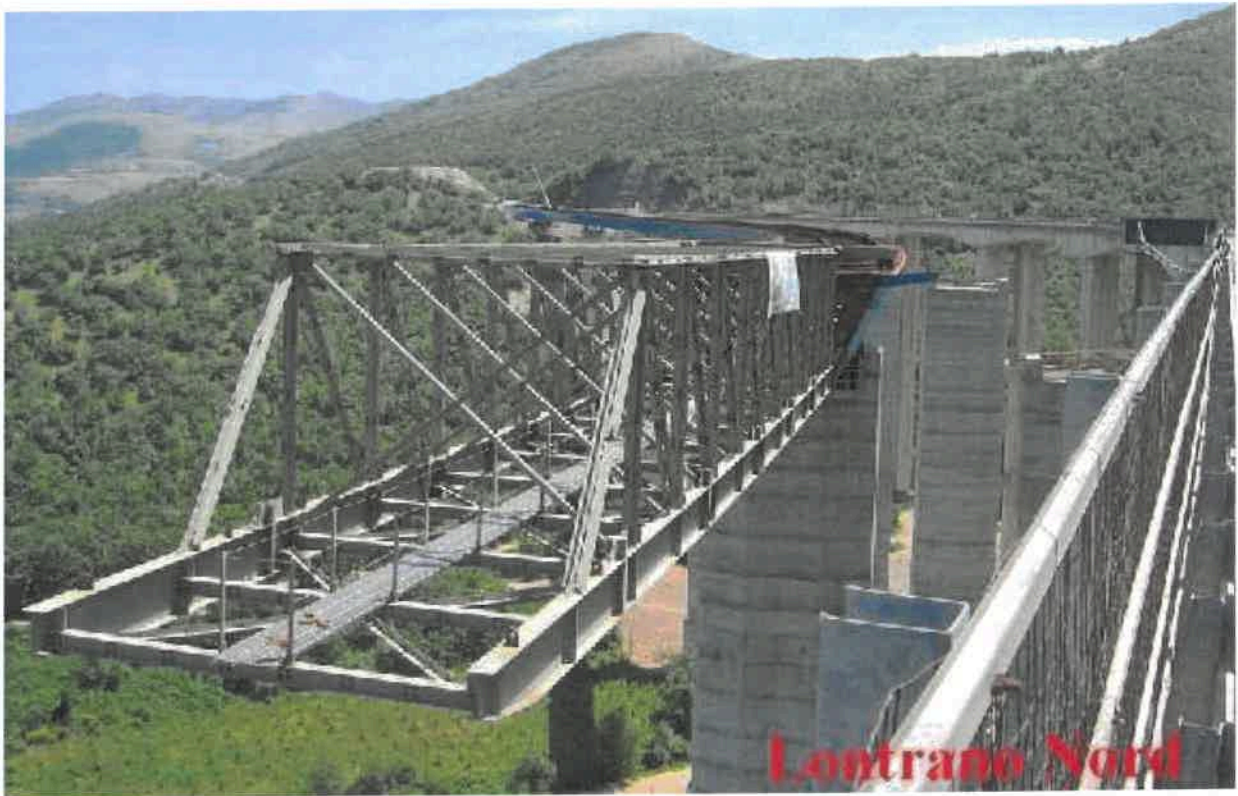
PK 96 95 + 3 x 130 + 95 m

PK 127 85 + 4 x 130 + 85 m

PONTI E VIADOTTI

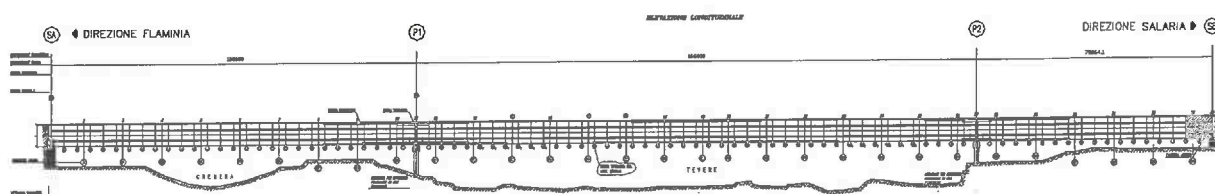
Commessa	:	SA – RC Viadotti Grandi Luci
Anno	:	2004 - ns. rif. 191_04 PR
Incarico	:	Progetto Costruttivo e Progetto del Varo per conto di Ortolan
Sito dell'opera	:	Calabria
Committente	:	ANAS
Costruttore	:	CMC / Ortolan
Descrizione opera	:	I viadotti realizzati in sistema misto acciaio-clc con schema statico di trave continua
		<u>LONTRANO</u>
		Entrambe le carreggiate sono costituite da viadotti a 8 campate di luce 64+, 80 x 3 + 94.5 + 80 x 2 + 64 m, per un totale di 622.5 m.. Il tracciato dei due viadotti si sviluppa in curva con raggio di curvatura costante.
		<u>MURUSELLA</u>
		Schema statico di trave continua a 2 campate di luce 76.75 m. Il tracciato del viadotto ha andamento pressoché rettilineo e sviluppo complessivo di 153.5 m.
		<u>SANT'ONOFRIO</u>
		La carreggiata Nord è un viadotto a 7 campate di luce 64 + 79 x 2 + 79.4 + 80 x 2 + 64 m, per un totale di 525.4 m..
		La carreggiata Sud è un viadotto a 5 campate, con campate di riva di luce 64 m e campate intermedie di luce 80 m, per un totale di 368 m. Il tracciato dei due viadotti si sviluppa parte in curva e parte in rettilineo.
		<u>TANAGRO</u>
		La carreggiata Nord è un viadotto a 5 campate di luce 72.50 + 94.50 + 80 x 2 + 64 m, per un totale di 391 m.
		La carreggiata Sud è costituita da un viadotto a campata semplice di luce 25.50 m e da un viadotto a 5 campate di luce 72.50 + 90 + 71.68 x 2 + 57.36 m, per un totale di 363.22 m. Il tracciato dei due viadotti si sviluppa parte in curva e parte in rettilineo.
Importo	:	circa € 20.000.000,00
Classe e categoria	:	IX b

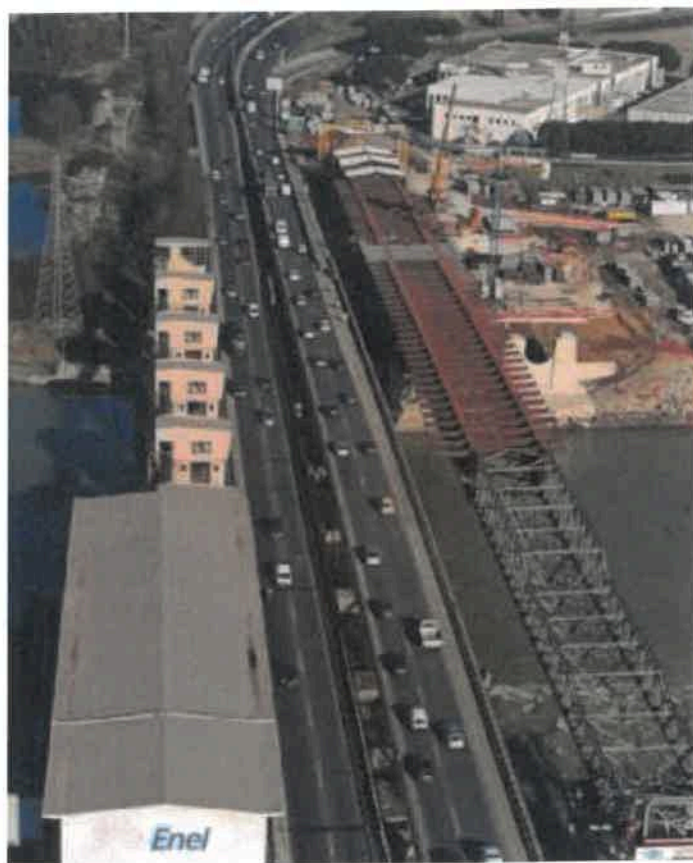






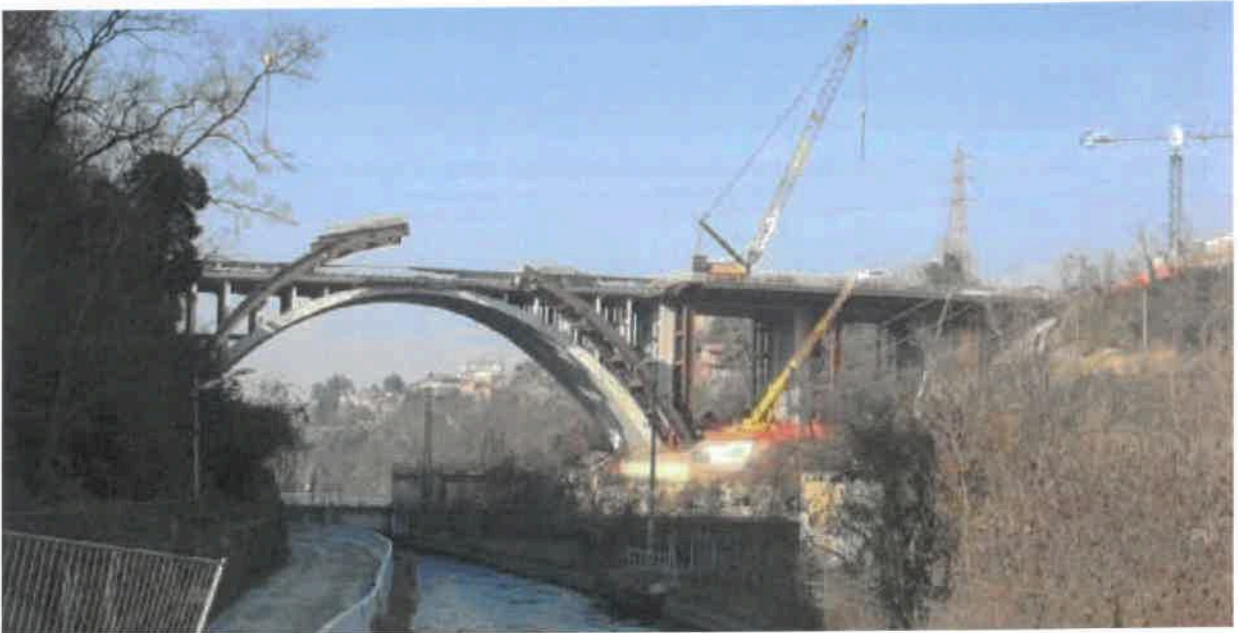
Commessa : **Lavori sul G.R.A. Ponte sul Tevere**
 Anno : 2005 - ns. rif. 209_05 PR
 Incarico : Progetto di perizia di variante
 Progetto Costruttivo e Progetto del Varo per conto di Cordioli&C. S.p.A.
 Sito dell'opera : Autostrada del G.R.A. – lotto 6 – Km 17+400 al 18+800
 Committente : ANAS
 Costruttore : Italiana Costruzioni / Cordioli & C. S.p.A
 Descrizione opera : Ponte di due carreggiate indipendenti di luci da 108 + 166 + 70 m realizzate in sistema misto acciaio – cls e di larghezza complessiva pari a 38.15 m. La sezione trasversale di ogni impalcato è un cassone torsio-rigido le cui pareti verticali sono costituite da travi in acciaio a doppio T di altezza 7 m, composte da piatti saldati di spessore variabile. La soletta in calcestruzzo, di spessore costante pari a 25 cm.
 Importo : € 12.600.000,00=
 Classe e categoria : IX b





Commessa : **Autostrada MI-BG - Ponte sul Fiume Adda**
Anno : 2006 - ns. rif. PR 248_06 PR
Incarico : Progetto Esecutivo di Perizia di Variante per conto di SPEA
Progetto Costruttivo per Cimolai S.p.A.
Committente : Autostrade per l'Italia
Costruttore : Pavimental
Descrizione opera : Il progetto prevede la realizzazione dei nuovi ponti in struttura mista acciaio – calcestruzzo rispettando l'attuale preesistenza dei ponti ad arco degli anni '30 e '60 mantenendone con la realizzazione degli archi metallici l'esatta foggia e dimensione. La luce complessiva del viadotto è di ~ 165 m con distanza netta tra le cerniere dell'arco di ~ 82 m e freccia in chiave di 25 m. La larghezza complessiva della sezione è di 19,4 m.
Classe e categoria : IX b
Importo : € 6.800.000,00





Commissa : **Autostrada A4/A5 – Viadotto Marchetti**
Anno : 2009 - ns. rif. PR 341_09
Incarico : Progetto Definitivo per conto di ATIVA Engineering
Descrizione opera : Progetto definitivo di un viadotto autostradale di prima categoria, ubicato in frazione Borgata Marchetti nel comune di Pavone C.se (To), sulla bretella autostradale A5/A4 Ivrea Santhià, tra le progressive 0+200 e 0+600.
Il viadotto sarà realizzato con una struttura ad arco singolo a via inferiore, con luce tra le spalle di 250 m. L'impalcato, appeso all'arco per mezzo dei pendini di sospensione, comprenderà due carreggiate autostradali, ciascuna larga 14.5 m, più due banchine di 1.7 m ciascuna, per un totale di 17.85 m per via.
Classe e categoria : IX b







Commessa : **Favazzina**
Anno : 2009 - ns. rif. PR 346_09
Incarico : Progetto Esecutivo e Costruttivo di Cimolai S.p.A.
Cliente : Consorzio Salerno Reggio Calabria – Impregilo Condotte
Costruttore : Cimolai S.p.A.
Descrizione opera : L'autostrada Salerno-Reggio Calabria è un lavoro di grande importanza strategica per il paese. Il progetto di modernizzazione è suddiviso in 11 macro-lotti e 46 lotti, divisi su un tratto di circa 443 km. Attualmente, il valore del lavoro è superiore a 6 miliardi. Il Favazzina riveste un ruolo di particolare importanza, sia per la posizione, sia per i particolari di ingegneria che vengono utilizzati nella realizzazione del ponte strallato. L'estensione totale di questo viadotto è di circa 440 metri, (due campate di riva da 110 m ciascuna e quella centrale da 220 m). I due pilastri centrali sono composti da due torri che supportano la piattaforma con ben 32 cavi, disposti in uno schema ad arpa. Il lavoro comprende anche l'analisi del montaggio.
Classe e categoria : IX b

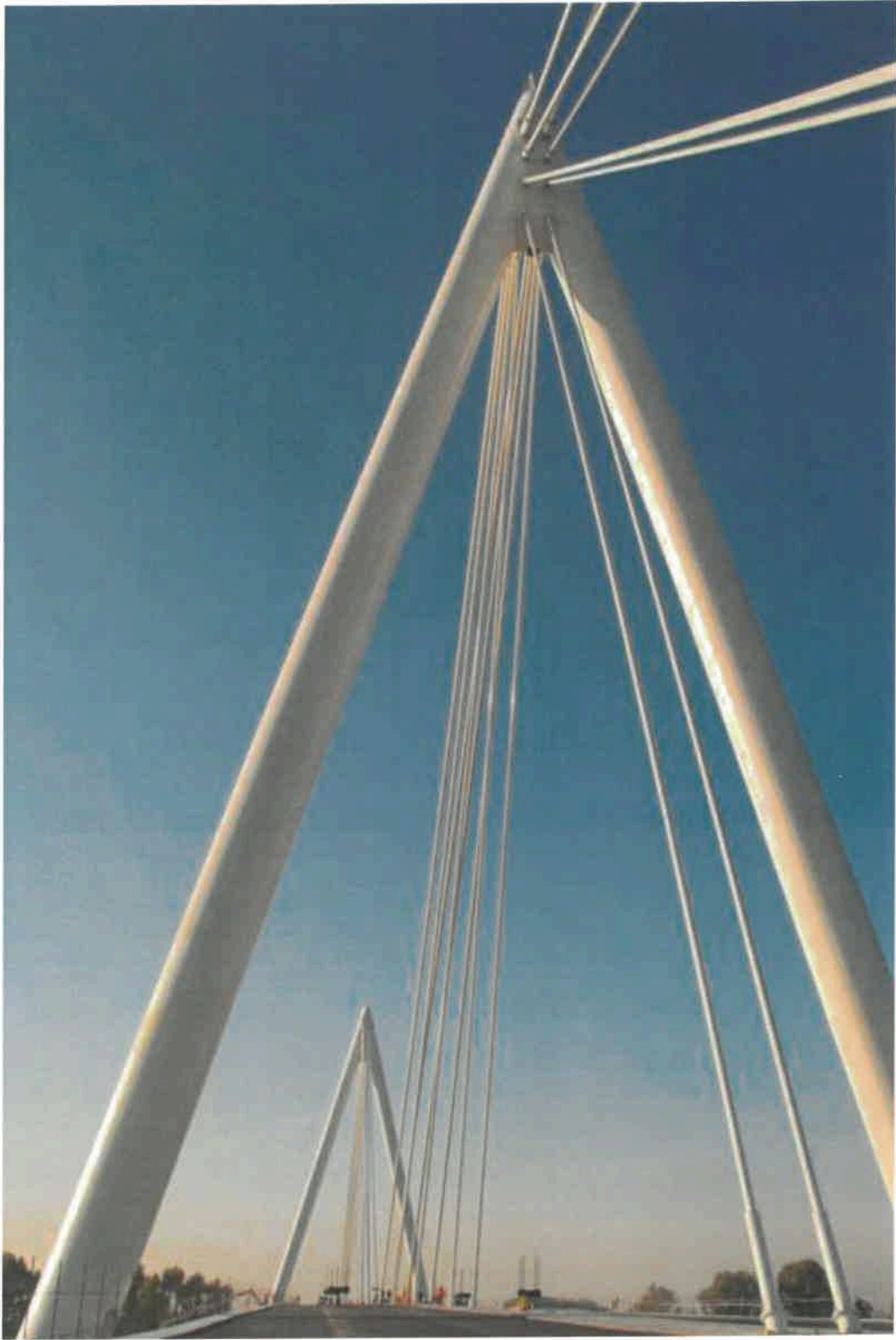


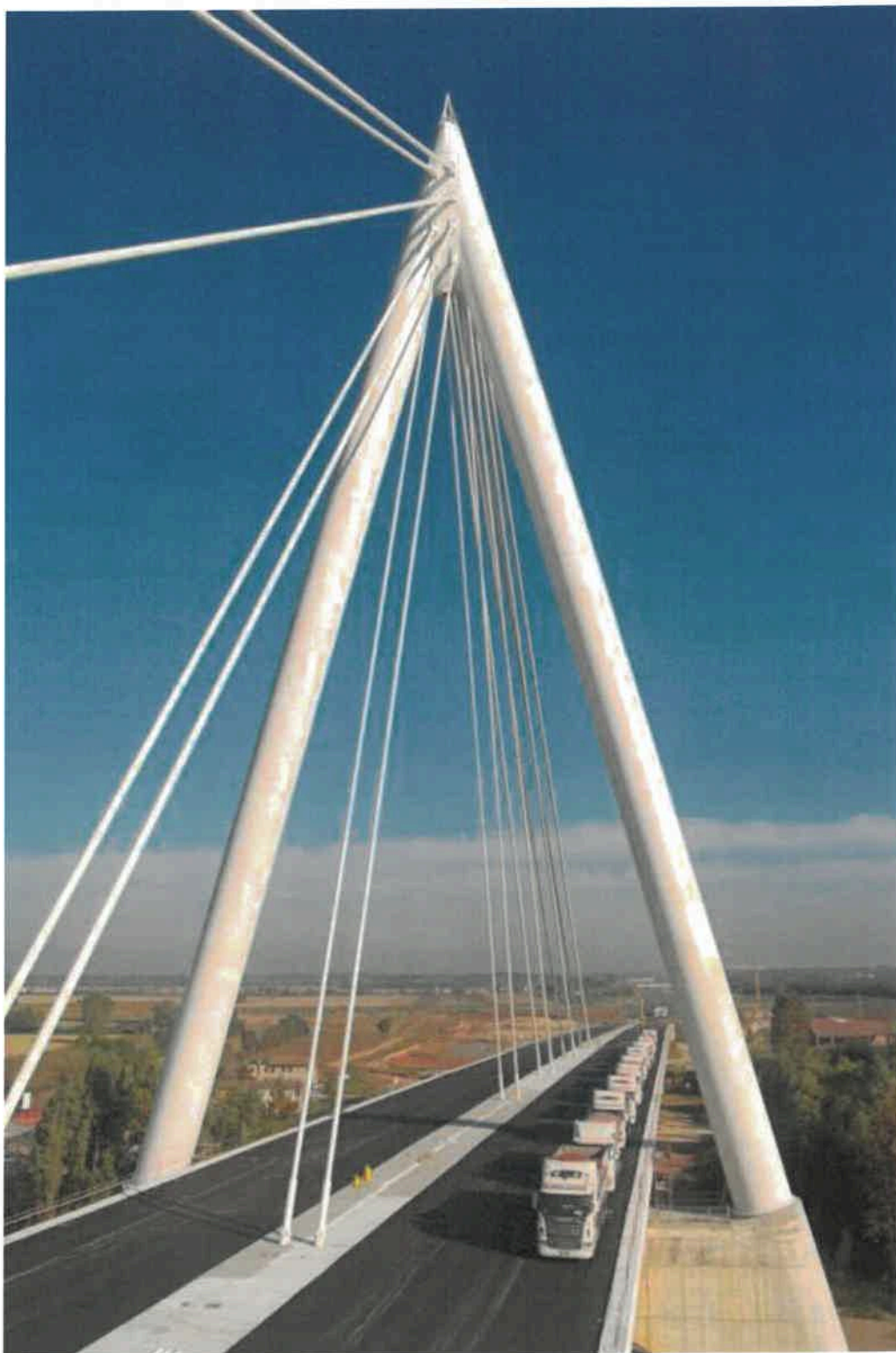




Commessa : **Ponte Adige Strallato**
Anno : 2007 - ns. rif. PR 252_06
Incarico : Progetto Esecutivo per conto di Cimolai S.p.A.
Cliente : Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova S.p.A.
Costruttore : Cimolai S.p.A.
Descrizione opera : L'opera in questione, è costituita da un ponte strallato con pennoni esterni agli argini con campata centrale di 310 m e campate laterali di 140 m. Il tracciato del ponte, strallato e con impalcato in sistema misto acciaio – cls, è rettilineo ad eccezione dell'estremità lato Badia Polesine. L'impalcato metallico viene comunque costruito interamente rettilineo. Si prevedono quattro stralli simmetrici per ogni pennone a sostegno delle tre campate. Gli stralli suddividono ognuna delle campate in 17 sottocampate, di lunghezza pari a 34 m, ad eccezione di quella centrale della campata da 310 m che ha luce di 38 m; gli stralli sono collegati ad un'antenna di altezza pari a circa 98 m. Lo schema realizzativo previsto consente di scavalcare il fiume Adige senza pile in alveo. La sezione tipo del ponte prevede tre travi metalliche a doppio T in acciaio autoprotetto (tipo Corten) di altezza pari a 3.0 m per le travi laterali e 3.2 m per quella centrale. La forma della sezione è trapezoidale avente larghezza di circa 30 m nella parte superiore e di circa 17 m (pari all'interasse delle travi laterali) in quella inferiore e costituisce un cassone multicellulare. L'impalcato è collegato rigidamente, sulle due spalle e nella mezzera delle campate di riva, tramite bielle che ne permettono la rotazione longitudinale; in corrispondenza dei pennoni l'impalcato poggia su un traverso solidale all'antenna stessa.
Classe e categoria : IX b







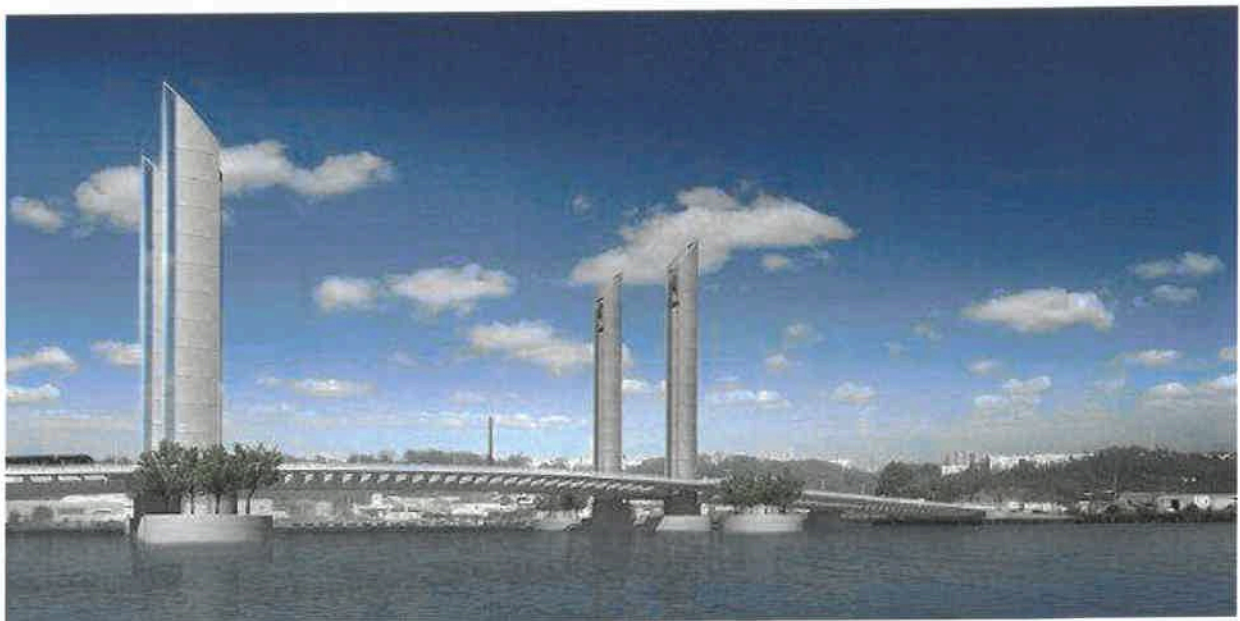
Commessa : **Ponte Strallato a Bari**
Anno : 2009 - ns. rif. PR 356_09
Incarico : Progetto Esecutivo per conto di Cimolai S.p.A.
Costruttore : Cimolai S.p.A.
Descrizione opera : Il ponte in oggetto ha andamento rettilineo ed è costituito da dieci campate di luce 50 + 50 + 50 + 50 + 45 + 112.5 + 112.5 + 66 + 38.8 + 51.2 m, per una lunghezza totale di **626 m** in asse appoggi. In particolare le zone da Spalla Nord a P5 e da P7 a Spalla Sud sono le rampe di accesso alla parte di ponte strallato, compresa tra P5 e P7. L'altezza delle travi è pari a 2.5 metri e la soletta è di spessore pari a 30 cm. La P6 è costituita da un'antenna in acciaio a forma di Y rovesciata che presenta una inclinazione di circa 60° rispetto all'asse dell'impalcato. Tutti gli elementi principali ossia travi e antenna sono giuntati mediante saldatura di prima classe. L'impalcato poggia su 2 pile di sezioni circolare realizzate in calcestruzzo armato poste ad un interasse pari a 14.7 metri. Di conseguenza gli appoggi sono in corrispondenza dei diaframmi di pila mentre sulle spalle (iniziali e finale) gli appoggi sono posizionati sotto le travi. L'antenna fornisce appoggio alle travi esterne mediante due mensole che la collegano con l'impalcato, e funge da attacco dei 30 stralli che da essa dipartono e suddividono l'impalcato strallato in 15 sottocampate di luce pari a 15 m circa, ovvero l'interasse degli stralli. La sezione trasversale dell'impalcato ha larghezza pari a 25.5 m, suddivisa in due carreggiate da 8.5 m ciascuna, separate da uno spartitraffico centrale di larghezza 2.5 m. Completano la sezione trasversale due cordoli laterali di larghezza pari a circa 3.0 m; gli elementi di arredo sono costituiti dai sicurvias disposti ai due margini della carreggiata e dalla rete di protezione o barriere fonoassorbenti dove previsto. La sezione dell'impalcato si mantiene uguale sia in corrispondenza delle rampe di accesso, sia nel tratto strallato. Nel tratto strallato, la travata metallica è costituita dalle sole travi esterne a interasse pari a 21 metri e la soletta è rompitrattata da 3 travi di spina, di altezza pari a 60 cm, con interasse pari a 5.25 metri. Nella figure di seguito si riportano la sezione tipica ed il prospetto del ponte strallato.

Classe e categoria : IX b





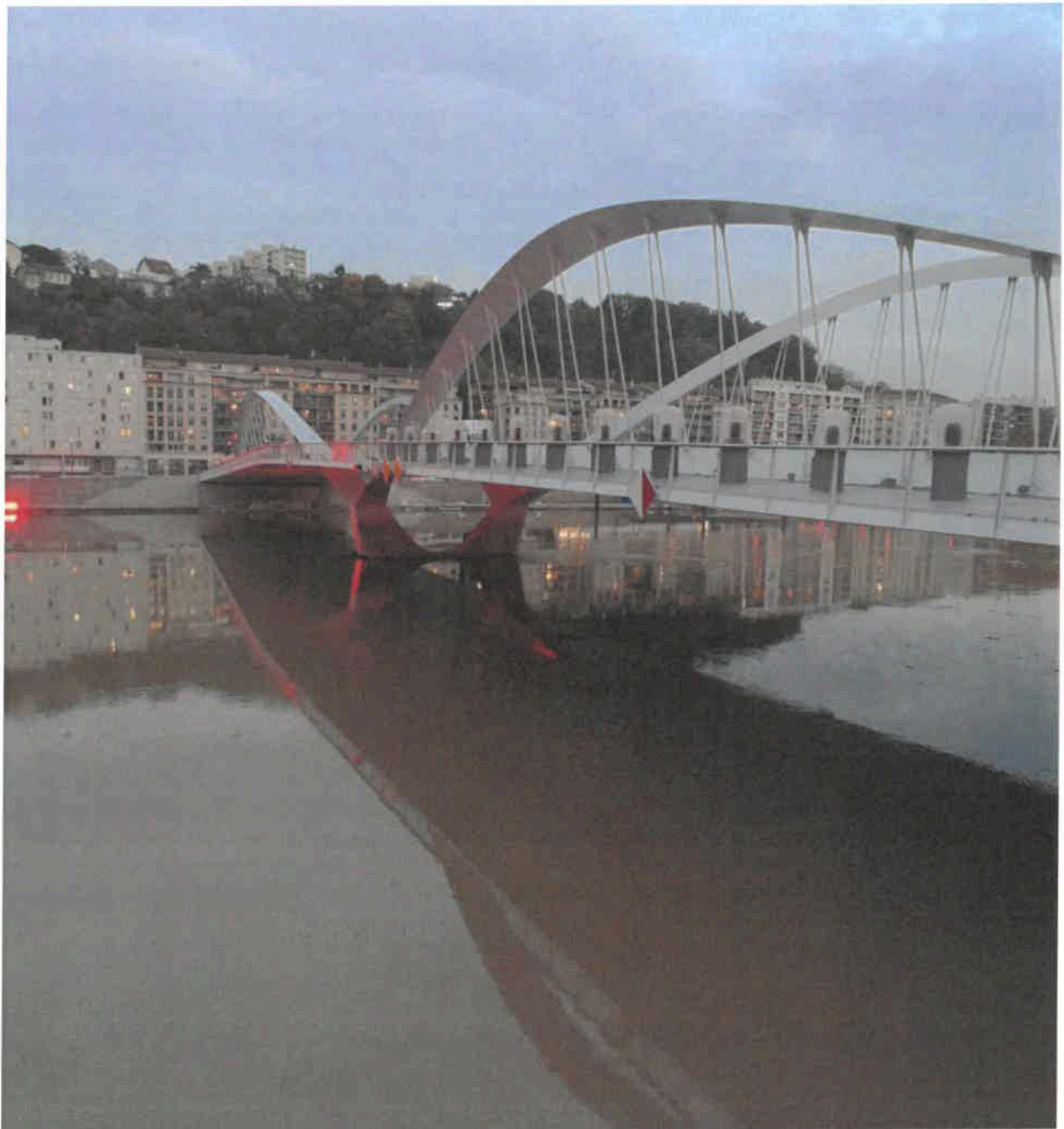
Commessa : **Ponte Bacalan Bastide a Bordeaux**
Anno 2011
Incarico Progetto Esecutivo per conto di Cimolai S.p.A.
Descrizione opera L'opera è costituita da un ponte centrale sollevabile e da due campate di accesso laterali. Il ponte centrale ha una luce di 117 metri in semplice appoggio in lastra ortotropa e può essere sollevato mediante argani per permettere il passaggio delle navi. Le rampe laterali, hanno lunghezza rispettivamente pari a 155 e 135 metri e sono realizzate in sistema misto acciaio-calcestruzzo entrambe con schema statico di trave continua su due campate.
Classe e categoria IX b





Commessa : **Ponte Schuman**
Anno : 2012 - ns. rif. PR 440_12
Incarico : Progetto esecutivo di dettaglio del ponte Schuman a Lione per conto di Cordioli&C. S.p.A.
Sito dell'opera : Lione
Descrizione opera : Il ponte è costituito da tre campate continue (85,07 m - 84,871 m - 9,047 m) su quattro supporti. Le due campate principali sono archi costruiti in modo tale che la sovrastruttura descriva una sorta di "seno". La struttura è composta da archi auto-ancorati, inclinati a 10° rispetto alla verticale. Tali archi sono realizzati mediante scatole di metallo triangolari a sezione variabile in modo tale da creare una sorta di movimento elicoidale molto elegante.
Classe e categoria : IX b







Commessa : **Ponte ad arco Meier sul Tanaro (in costruzione)**
Anno : 2013 - ns. rif. PR 471_13
Incarico : Progetto costruttivo per conto di Cimolai S.p.A.
Sito dell'opera : Alessandria

Descrizione opera : L'opera è un ponte ad arco, in acciaio con soletta collaborante in cemento armato, si compone di due impalcati con andamento planimetrico curvo, di luce $L = 185.00$ m. (asse appoggi), sostenuti da un sistema di stralli ancorati ad un arco inclinato (21° rispetto alla verticale); l'arco, conformato in pianta con lo stesso andamento della trave di bordo dell'impalcato pedonale, conduce a stralli verticali, per il sostegno della parte pedonale, e stralli ad inclinazione variabile, per quelli dell'impalcato stradale. Le travi costituiscono un cassone torsiorigido le cui pareti laterali sono le anime delle travi, la parete inferiore è la controventatura e la superiore è la soletta. Essendo prevista una soluzione in cui il montaggio dell'arco avviene a seguito della maturazione del getto della soletta, durante l'esercizio, le proprietà statiche dell'impalcato saranno a tutti gli effetti quelle di una sezione mista. Gli appoggi sulle due testate (su spalle in cemento armato) sono n. 2+2 dispositivi isolatori sismici elastomerici.

Classe e categoria : IX b





