

**FORMATO EUROPEO
PER IL CURRICULUM
VITAE**



INFORMAZIONI PERSONALI

Nome

E-mail

Nazionalità

Data di nascita

SIMONE VARNI

ESPERIENZA LAVORATIVA

- 2019 - Oggi
- Dal 30/10/2000
- Dal 02/01/2000 al 02/07/2000

Socio della SETECO INGEGNERIA S.r.l..

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.

Preparazione della tesi di laurea in Danimarca, presso la DTU, Danmark Tekniske Universitet.

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.

ISTRUZIONE E FORMAZIONE

- 2001
- 19/10/2000
- 1994

Iscritto all'ordine degli ingegneri di Genova da Febbraio 2001°

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

Maturità Scientifica conseguita presso il Liceo Scientifico A.Aprosio di Ventimiglia (IM) con il punteggio di 58/60.

PUBBLICAZIONI E CONVEGNI

IIS- Giornata Nazionale della Saldatura 12 – Genova 24-25 Maggio 2023
Presentazione della memoria dal titolo: “Confronto tra diverse soluzioni per il collegamento canalette - traversi in un impalcato a piastra ortotropa”

Corso CISI Ordine Ingegneri – Genova 2 Maggio 2023
Lezione dal titolo: “La tipologia dei ponti esistenti e la necessità di riprogettazione parziale o totale a seguito dell’esito delle ispezioni”

CTA – 29 Settembre - 1° ottobre 2022 – Bologna: “Giornate italiane della costruzione in acciaio”
Pubblicazione memorie dal titolo: “Il Ponte Strallato sul Fiume Okavango” – “Il Progetto Esecutivo del Nuovo Padiglione 37 e del “MALL” della Fiera di Bologna” – “Il Progetto Esecutivo dei Nuovi Ponti ad Arco sulla Linea Ferroviaria Napoli-Bari”

IIS- Giornata Nazionale della Saldatura 11 – Genova 2-3 Dicembre 2021
Presentazione della memoria dal titolo: “I Ponti ad Arco Ferroviari della nuova linea AV Napoli-Bari”

IABSE – 3-5 Febbraio 2021 – Christchurch (da remoto)
Pubblicazione e presentazione delle memorie: “Adriatico cable-stayed bridge” e “Crati cable-stayed bridge”

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 memorie dal titolo: “Il viadotto sulla vallata dell’Oued Isser della linea AV Oued Tlelat – Tlemcen in Algeria”, “I viadotti tipologici della linea AV Oued Tlelat – Tlemcen in Algeria”, “Attraversamento delle linee ferroviarie di R.F.I. e di ferrotramviaria nel comune di Bari - Ponte strallato” e “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”

IABSE – 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 memorie dal titolo: “Viadotto Marchetti: progettazione e montaggio ponte autostradale ad arco a spinta eliminata di luce 250 m” e “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"

IABSE – 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 memorie dal titolo: "Autostrada A31 – tratto Vicenza – Rovigo: ponte strallato sul fiume Adige" e "Autostrada Salerno - Reggio Calabria: il varo dei viadotti Favazzina"

**CAPACITÀ E COMPETENZE
PERSONALI**

MADRELINGUA

ITALIANO

ALTRE LINGUA

INGLESE

- Capacità di lettura
- Capacità di scrittura
- Capacità di espressione orale

Buono

Buono

Buono

- Capacità di lettura
- Capacità di scrittura
- Capacità di espressione orale

FRANCESE

Buono

Buono

Buono

**CAPACITÀ E COMPETENZE
TECNICHE**

- Ottima conoscenza di SAP2000.
- Ottima conoscenza di AutoCAD.
- Domestichezza con i più software di supporto all'ingegneria strutturale (EbPlate, VcaSLU, etc.)
- Ottima padronanza degli strumenti di Microsoft office

PATENTE O PATENTI

B

ALLEGATO – PRINCIPALI OPERE PROGETTATE

Ponte Adige Strallato

Anno	2007
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

CARATTERISTICHE TECNICHE			
Lunghezza Totale Impalcato:	590.00 [m]	Numero Pennoni:	2
Larghezza Totale Impalcato:	29.70 [m]	Altezza Pennone:	92.50 [m]
Numero Campate:	3	Stralli per Pennone:	8
Campata con luce maggiore:	310.00 [m]	Interasse Stralli:	34.50 [m]



Favazzina

Anno	2009
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

CARATTERISTICHE TECNICHE			
Lunghezza Totale Impalcato:	440.00 [m]	Numero Pennoni:	2
Larghezza Totale Impalcato:	13.70 [m]	Altezza Pennone:	48.50 [m]
Numero Campate:	3	Stralli per Pennone:	16+16
Campata con luce maggiore:	220.00 [m]	Interasse Stralli:	12.50 [m]



Viadotto Marchetti

Anno	2009
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

CARATTERISTICHE TECNICHE			
Lunghezza Totale Impalcato:	250.00 [m]	Lunghezza Arco:	250.00 [m]
Larghezza Totale Impalcato:	41.10 [m]	Freccia Massima:	53.75 [m]
Numero Campate:	1	Numero Pendini:	26
Campata con luce maggiore:	250.00 [m]	Interasse Pendini:	8.00 [m]



Ponte ad arco Meier

Anno	2013
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 <u>torsiorigido</u> 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

CARATTERISTICHE TECNICHE			
Lunghezza Totale Impalcato:	185.00 [m]	Lunghezza Arco:	185.00 [m]
Larghezza Totale Impalcato:	30.50 [m]	Freccia Massima:	33.70 [m]
Numero Campate:	1	Numero Pendini:	13
Campata con luce maggiore:	185.00 [m]	Interasse Pendini:	13.22 [m]



Ponte strallato in Botswana

Anno 2020
Incarico Progetto esecutivo e costruttivo per CIMOLAI
Descrizione L'opera è un ponte strallato a cinque campate in schema di trave continua (luci 43.7m-100m-200m-100m-43.7m). L'impalcato è sostenuto da 36 stralli (2x18) e le antenne hanno una forma particolare, a «zanna di elefante». La larghezza totale del ponte è di 12.4m, di cui 7.3 carrabili, e comprende due travi principali in acciaio con sezione a doppio T, di luce pari a 2m e poste tra loro ad un interasse di 6.2m.

Classe e categoria IX b

CARATTERISTICHE TECNICHE	
Lunghezza: 488 [m]	N° antenne: 2
Larghezza: 12.4 [m]	Altezza antenne: 43 [m]
Campate: 5	Stralli per antenna: 10
Max Luca: 200 [m]	Interasse stralli: 10 [m]

