

INFORMAZIONI PERSONALI

Nome

CHINCHIO MARCO

ESPERIENZA LAVORATIVA

- Giugno 2015 – Attuale

Seteco Ingegneria S.r.l., corso A. Saffi 1C/15 - 16128 Genova - Italia <http://www.setecoge.it/>

Società di ingegneria per la Progettazione strutturale di carpenteria metallica – Società specializzata nella progettazione di ponti, viadotti e coperture metalliche di medie e grandi dimensioni

Progettista di strutture metalliche ed impalcati da ponte e responsabile di commessa

- Maggio 2015

Studio Minna S.r.l., piazza della Vittoria, 6 - 16121 Genova - Italia

Studio di ingegneria

Progettista in ambito di edilizia convenzionale

- Ottobre 2014 - Aprile 2015

Montaldo Engineering S.r.l., via Renata Bianchi 38 II piano - 16152 Genova - Italia

<http://www.montaldoengineering.com/>

Società di ingegneria per la Progettazione Architettonica, Civile Strutturale, Geotecnica, Piping industriale – Settore industriale

Progettista e disegnatore di strutture per il settore industriale

ISTRUZIONE E FORMAZIONE

- 23 Febbraio 2015 Ordine degli Ingegneri della provincia di Genova
Iscrizione all'Albo degli Ingegneri – Settore Civile Ambientale – Sezione A
N° iscrizione 10307A
<http://www.ordineingegneri.genova.it/documenti/Albo/AlboA.pdf>

- 2008 – 2014 Università degli studi di Genova.
Corso di Laurea magistrale in Ingegneria Edile-Architettura
Tesi finale: Travature reticolari: valutazione dei momenti parassiti nei ponti ferroviari
Relatori: Prof.ssa Ing. Maria Pia Repetto e Prof. Ing. Pierangelo Pistoletti
Correlatore: Ing. Simone Varni

Laurea magistrale in Ingegneria Edile-Architettura (LM - 4/s) - Votazione finale 110/110

- 2003 - 2008 Liceo Scientifico L. Lanfranconi, Genova Voltri
Indirizzo P.N.I. (Piano Nazionale Informatica)

Diploma di maturità scientifica

PUBBLICAZIONI E CONVEGNI

- Strade & Autostrade
4-2024 Pubblicazione articolo "Kontrapunkt: il ponte sullo Skuru (Svezia)"

- Strade & Autostrade
4-2023 Pubblicazione articolo "Il Ponte Strallato sul fiume Okavango"

- Francavilla al Mare (CH)
29-30 Settembre 2022 XXVII Congresso C.T.A "Giornate Italiane della costruzione in acciaio"
Presentazione e pubblicazione memoria dal titolo "Il Ponte strallato sull'Okavango – Okavango River Bridge in Mohembo Village"

CAPACITÀ E COMPETENZE PERSONALI

MADRELINGUA

ITALIANA

ALTRE LINGUA

INGLESE

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

B1 (PET)

B1 (PET)

B1 (PET)

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

OLANDESE

A2

A1

A2

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

FRANCESE

A2

A2

A2

CAPACITÀ E COMPETENZE TECNICHE

- PROGETTAZIONE STRUTTURALE DI IMPALCATI DA PONTE IN ACCIAIO, IN PIASTRA ORTOTROPA, STRALLATI E IN SISTEMA MISTO ACCIAIO-CALCESTRUZZO, SIA STRADALI CHE FERROVIARI

COMPETENZE INFORMATICHE:

- CSI SAP 2000
- STRAUS7
- MICROSOFT OFFICE
- AUTODESK AUTOCAD
- ADOBE ILLUSTRATOR
- ADOBE PHOTOSHOP
- ADOBE INDESIGN
- AUTODESK 3D STUDIO MAX
- GOOGLE SKETCHUP
- MATHCAD

PATENTE O PATENTI

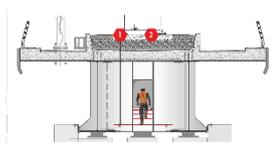
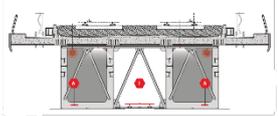
A3, B

ULTERIORI INFORMAZIONI

Autorizzo il trattamento dei miei dati personali ai sensi dell'art. 13 Dlgs 196 del 30 giugno 2003 e dell'art. 13 GDPR (Regolamento UE 2016/679) ai fini della ricerca e selezione del personale.

ALLEGATO – PRINCIPALI OPERE PROGETTATE

2023-2024



Progetto esecutivo impalcati metallici per la nuova tratta ferroviaria AV/AC Salerno-Reggio Calabria Lotto 1A

Ruolo ricoperto: responsabile di commessa e progettista dell'impalcato ad arco da 120m.

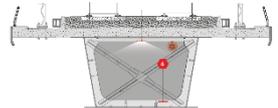
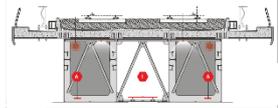
Nell'ambito della progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori relativi alla realizzazione della nuova linea AV/AC Salerno Reggio-Calabria, Lotto 1A Battipaglia-Romagnano, si occupa della gestione e della progettazione degli impalcati metallici presenti lungo tutto il lotto. Lungo la tratta sono presenti 17 viadotti ferroviari, i quali contengono 7 impalcati tipologici in sezione mista a doppio o singolo binario, con le seguenti caratteristiche principali:

- Ponte ad arco L=120m, doppio binario
- Impalcato a sezione mista 4 travi L=65m, doppio binario, interbinario 4.5m
- Impalcato a sezione mista 4 travi L=50m, doppio binario, interbinario 4.5m
- Impalcato a sezione mista 4 travi L=40m, doppio binario, interbinario 4.5m
- Impalcato a sezione mista 4 travi L=50m, doppio binario, interbinario 4.2m
- Impalcato a sezione mista 4 travi L=40m, doppio binario, interbinario 4.2m
- Impalcato a sezione mista 2 travi L=40m, singolo binario

Quantità progettate: ~27'000 ton di acciaio, ~25'000 mc di cemento armato

Cliente: Consorzio Xenia

2023 -2024



Progetto esecutivo impalcati metallici per il raddoppio della linea ferroviaria Palermo-Catania (Lotti 1+2, 3, 4A, 4B)

Ruolo ricoperto: responsabile di commessa.

Nell'ambito della progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori relativi alla realizzazione del raddoppio della linea ferroviaria Palermo-Catania si occupa della gestione e della progettazione degli impalcati metallici presenti nei diversi lotti funzionali (Lotto1+2, Lotto3, Lotto4A e Lotto4B). Lungo la tratta sono presenti 30 viadotti ferroviari e 16 tra cavalcavia e cavalcaferrovia. I primi sono composti da 9 differenti tipologici che si possono riassumere in:

- Travate reticolari, doppio binario (L=60m, L=70m)
- Impalcato a cassone chiuso misto 2 o 3 travi, doppio binario (L=50m, L=60m)
- Impalcato a sezione mista 4 travi doppio binario (L=40m)
- Impalcato a sezione mista 2 travi, singolo binario (L=40m, L=50m, L=60m)
- Impalcati a travi incorporate singolo o doppio binario (varie luci di calcolo)

I viadotti stradali invece sono differenti tra loro per conformazione del tracciato, schemi statici (impalcati continui o in semplice appoggio) e luci di calcolo

Quantità progettate: ~44'000 ton di acciaio, ~50'000 mc di cemento armato

Cliente: Consorzio Kassar, Consorzio Triscelio, Webuild, Pizzarotti, Ghella, Tunnelpro

2022-2023

Progetto esecutivo e di montaggio impalcato metropolitana Ligne 17 (Parigi) – Section Aérienne

Ruolo ricoperto: progettista degli impalcato, pile metalliche e supporti catenaria (“arceaux”).



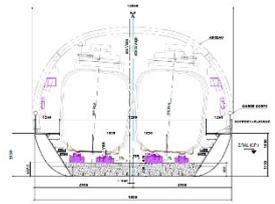
La commessa in oggetto riguarda una nuova linea metropolitana “aerea” transitante per gran parte del suo percorso su rilevato o in viadotto.

Due viadotti più brevi scavalcano viabilità urbane o autostradali, rispettivamente di luce 145m (RD40) e 205m (A1-A3). Un terzo viadotto attraversa invece attraverso diverse viabilità ferroviarie, stradali oltre al polo fieristico Parc des Exposition Paris Nord per una lunghezza complessiva di circa .



Le strutture hanno tutte la medesima concezione; si tratta di un ponte ferroviario-metropolitano a doppio binario a via inferiore. Le pile sono metalliche ed incastrate alla struttura dell’impalcato, rendendo di fatto la struttura a telai consecutivi, con campate di luce variabile intorno ai 30m.

La sezione trasversale è composta da due travi laterali a cassone, dotate di un’anima inclinata ed una curva, geometricamente connessa con il lamierone di fondo. Quest’ultimo è nervato longitudinalmente e traversi a T sono disposti ogni 4m. Irrigidenti del fondo e traversi sono infine annegati in un riempimento in calcestruzzo sul quale sono disposte le longherine per le rotaie.



Lungo tutto lo sviluppo della “Section Aérienne”, sia su impalcato che su rilevati, è prevista la disposizione di arcate trasversali a sorreggere gli impianti e la catenaria per la trazione elettrica. Questi “portali” (Arceaux) sono tra loro collegati da profili tubolari per controventarli nel piano debole e garantire una valenza architettonica alle sovrastrutture.

Cliente: Cimolai

2021-2022

Progetto esecutivo e di montaggio ponte stradale OA 478, Bretelle A86, Porte de Paris (A1)-Saint-Denis

Ruolo ricoperto: progettista dell’impalcato impalcato, delle fasi di montaggio e delle relative attrezzature.

Si tratta di un ponte stradale a carreggiata unica con una lunghezza totale di circa 186 m, suddiviso in quattro campate continue di lunghezza variabile tra 34,9 m e 57,6 m.

La parte metallica della struttura è costituita da:

- Una sezione scatolare alta 1,89 m, larga 4,5 m nella parte inferiore e 5,5 m nella parte superiore.
- Una lastra superiore larga 10 m irrigidita con 6 irrigidimenti longitudinali a piatto.
- I traversi intermedi garantiti da nervature trasversali a T a comporre telai a Vierendeel distanziati tra loro di circa 4 m.

Tutti i collegamenti adottati tra i conci del cassone e tra gli altri elementi trasversali sono saldati.

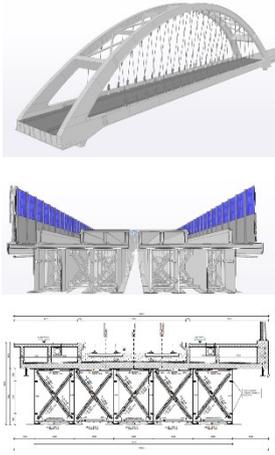
La piastra superiore è ricoperta da 16 cm di calcestruzzo, a comporre una sezione mista mediante piolatura diffusa.

L'opera è stata varata da due lati, la parte curva e la parte diritta, poi unita in quota sopra in corrispondenza dei binari sottostanti.

Cliente: Cimolai



2021-2022



Progetto esecutivo impalcati metallici per il raddoppio della linea ferroviaria Messina-Catania (Lotti 1 e 2)

Ruolo ricoperto: responsabile di commessa.

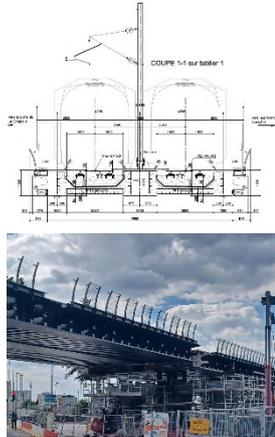
Nell'ambito della progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori relativi alla realizzazione del raddoppio della linea ferroviaria Messina-Catania si occupa della gestione e della progettazione degli impalcati metallici presenti nei diversi lotti funzionali 1 e 2. Lungo la tratta sono presenti 9 viadotti ferroviari, composti da 15 differenti tipologici che si possono riassumere in:

- Ponte ad arco L=120m, doppio binario
- Impalcato a sezione mista 6 travi doppio binario (varie luci da 30m a 50m)
- Impalcato a sezione mista 4 travi doppio binario (L=40m, L=50m)
- Impalcato a sezione mista 6 travi, singolo binario (L=35m, L=50m)
- Impalcato a sezione mista 2 travi, singolo binario (L=35m, L=50m)
- Impalcati a travi incorporate singolo o doppio binario (varie luci di calcolo)

Quantità progettate: ~20'000 ton di acciaio, ~23'000 mc di cemento armato

Cliente: Webuild, Pizzarotti

2020-2021



Progetto esecutivo e di montaggio impalcato ferroviario a Porte del la Chapelle (Parigi) per la linea ferroviaria CDGX

Ruolo ricoperto: Progettista impalcato metallico.

Si tratta di un ponte ferroviario a doppio binario con una lunghezza totale di circa 296 m, suddiviso in dieci campate continue di lunghezza variabile tra 18,61 m e 39,25 m.

La parte metallica della struttura è costituita da:

- due travi laterali principali a doppio T, alte 1,32 m e a interasse costante di 8,59m;
- una trave scatolare centrale in PRS ad altezza costante di 1,375 m;
- controventi principali incassati distanziati di circa 2,8 m;
- controventi secondari articolati distanziati di circa 0,7 m;

L'opera viene varata da due lati, la parte curva e la parte rettilinea, per poi essere unita alla fine dei due lanci.

Per l'opera in oggetto si è occupato della progettazione in esercizio dell'impalcato, oltre alle verifiche di varo e delle relative attrezzature di entrambi i vari.

Cliente: Cimolai

2019-2020



Progetto esecutivo Kontrapunkt (Skurubron) (Svezia)

Ruolo ricoperto: Progettista impalcato metallico e cavalletti in acciaioio.

Il viadotto Kontrapunkt (Skurubron) si inserisce nel progetto di adeguamento e rinforzo stradale della viabilità esistente tra Skuru and Björknäs.

L'impalcato è composto da una coppia di cassoni chiusi indipendenti di forma "alare", con-nessi tra loro solamente in corrispondenza di pile e spalle. Ciascuno dei cassoni porta una carreggiata di circa 15m su piastra ortotropa, per un ingombro planimetrico complessivo di circa 32m.

I cassoni presentano diaframmi a parete piena posti a 3.5m di interasse tra loro, per supporta-re gli irrigidimenti della piastra ortotropa ed allo stesso tempo per conferire alla sezione ade-guata rigidezza torsionale.

L'impalcato si sviluppa su 5 campate (41.3m+63.5m+99m+66.4m+45.1m) supportate da due pile a cavalletto a due gambe (V) e due a quattro gambe (tetrapode).

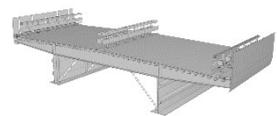
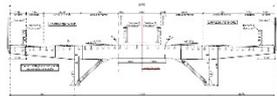
I cavalletti delle pile sono realizzati da sezioni quadrangolari metalliche, rigidamente connessi all'impalcato, mentre alla base si uniscono tra loro generando una sezione esagonale, a sua volta collegata a fusti pila in cemento armato.

Lato Spalla 1 viene realizzata in quota, ad un'altezza di 15 metri, una fabbrica temporanea con una superficie di 2.500 mq e un'altezza di 18 metri all'interno della quale l'impalcato in acciaio è stato assemblato, saldato, verniciato e varato longitudinalmente.

Il varo è avvenuto per spinta incrementale da Spalla 1 con un avambecco di circa 72m di lunghezza e si è servito di coppie di rulliere poste in corrispondenza degli assi pila definitivi. Viste le necessità di montaggio l'impalcato è stato equipaggiato al suo interno di un'anima di varo per ciascun cassone.

Cliente: Trafikverket

2019



Progetto esecutivo impalcati per la S.S 106 Jonica

Ruolo ricoperto: Progettista impalcati metallici in piastra ortotropa.

L'opera consiste in due tratti di strada statale che collegano la SS 534 a Roseto Capo Spulico (provincia di Cosenza, Italia).

L'opera è suddivisa in due sezioni a causa della diversa topografia della zona: una sezione pianeggiante e una sezione montana. Su entrambe le sezioni sono stati progettati diversi ponti, per un totale di 6,5 km e circa 55.000 tonnellate. Nel tratto pianeggiante, i ponti sono in sezioni miste acciaio-calcestruzzo (luce massima 45 m), mentre nel tratto montano i ponti sono in piastra ortotropa (luce massima 120 m).

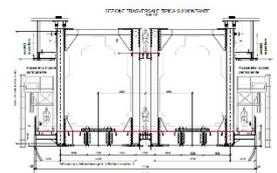
Nell'ambito del progetto, si è occupato principalmente dei ponti a piastra ortotropa presenti sulla tratta montana.

Tutti gli impalcati in piastra ortotropa sono stati verificati in fase di varo, ipotizzato per varo a spinta con avambecco.

I viadotti ospitano due corsie, ciascuna larga 9,75 m, per una larghezza totale di 26,45 m, compresi cordoli e spartitraffico. La sezione è simile per i 6 viadotti e consiste in due travi con interasse di 13,5 m che sostengono la piastra ortotropa.

Cliente: Consorzio Sirjo

2018



Progetto esecutivo per la linea Bicocca-Catenanuova (Palermo-Catania)

Ruolo ricoperto: Progettista impalcati metallici.

I lavori fanno parte del potenziamento della linea ferroviaria che collega Bicocca a Catenanuova, in provincia di Catania.

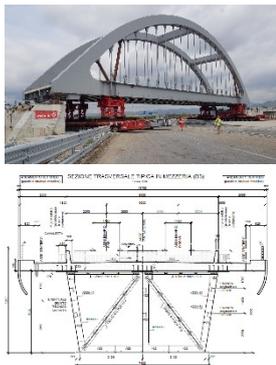
Per questa tratta sono stati progettati diversi ponti ferroviari. Sono stati progettati diversi tipi di sezioni: due tipi di ponte reticolare (a binario unico e a doppio binario), altri ponti in acciaio e calcestruzzo a sezione mista nel binario superiore, un ponte a sezione mista via inferiore e diversi ponti a travi incorporate nel calcestruzzo.

I ponti reticolari hanno una luce di circa 60 m; i ponti a sezione mista hanno una lunghezza di 40 m. I ponti via inferiore hanno una luce di 27 m, mentre quelli a travi incorporate hanno luci variabili (10-17-20 m)

In particolare, si è occupato direttamente nella progettazione dei ponti reticolari a singolo binario.

Cliente: Webuild

2018



Progetto esecutivo per la linea AV/AC Napoli-Cancello

Ruolo ricoperto: Progettista impalcati metallici.

Le strutture fanno parte del primo tratto della nuova linea ferroviaria ad alta velocità che collega Napoli a Benevento.

In questo tratto, sono stati progettati diversi ponti ferroviari in una sezione mista a via superiore e tre ponti ad arco, per una lunghezza totale di 980 m.

Sono state progettate tre principali tipologie di sezione: il ponte ad arco con soletta e vasca portaballast, impalcati a sezione mista aperta via superiore a 4 travi e impalcati a sezione mista a cassone chiuso via superiore a 3 travi (bicellulari).

Nel dettaglio si è occupato della progettazione dei ponti a cassone bicellulare; sono state progettate due campate a singolo appoggio di 50 m e 72,5 m..

Cliente: Consorzio NACAV (Webuild)

2017-2018



Progetto esecutivo e di montaggio Okavango River Bridge (Botswana)

Ruolo ricoperto: Progettista impalcati metallici, delle opere civili e delle fasi di montaggio.

Il nuovo ponte sul fiume Okavango è un impalcato stradale in sezione mista a via superiore lungo 1161 m, suddiviso in tre distinte porzioni strutturali: le due rampe di accesso a travata continua, di lunghezza complessiva 110.5 m per la riva sinistra e 560.5 m per la riva destra, ed un ponte strallato nella zona di attraversamento del fiume Okavango a cinque campate in schema di trave continua (luci 43.7m-100m-200m-100m-43.7m). Di queste, la prima e l'ultima sono in schema di travata continua semplicemente appoggiata mentre il tratto centrale è sostenuto da 36 coppie di stralli a fili paralleli, a passo 10m sull'impalcato; questi sono collegati ad una coppia di antenne in acciaio, di altezza 43m, con una caratteristica forma a "zanna di elefante", interamente ispezionabili al loro interno.

La sezione trasversale dell'impalcato è costante per tutto lo sviluppo dell'opera. La larghezza totale della soletta è di 12.4m, di cui 7.3 carrabili, sorretta da due travi principali in acciaio con sezione a doppio T ad interasse di 6.2m, di altezza costante pari a 2m, ed una trave di spina in asse tracciato appoggiata sui traversi.

Per la costruzione delle rampe di approccio, della coppia di antenne e parte dell'impalcato strallato sono state impiegate gru di grande portata mentre, per le porzioni centrali delle campate da 200m, sono stati impiegati pontoni per l'avanzamento a sbalzo e la chiusura in mezzzeria dell'impalcato.

Cliente: JV Cimolai-Itinera

2016



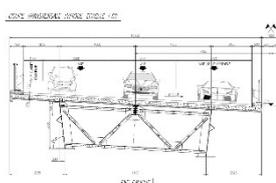
Progetto di gara Storstrombro (Danimarca)

Ruolo ricoperto: Progettista impalcati metallici e opere civili.

La struttura in questione è un ponte ferroviario e stradale sullo Storstrom. Il ponte ha una larghezza totale di 23,85 m e una lunghezza totale di 3,84 km. Il ponte è suddiviso in due rampe di accesso e un ponte intermedio strallato. L'unica antenna centrale del ponte strallato divide le due campate navigabili per 160 m. Le altre campate misurano 80 m. La sezione trasversale è costituita da un unico corpo trapezoidale. Nella prima fase della gara d'appalto è stata proposta una soluzione mista acciaio-calcestruzzo.

Cliente: Vejdirektoratet

2015



Progetto esecutivo impalcati metallici sulla 4eme Rocade (Algeria)

Ruolo ricoperto: Progettista impalcati.

I lavori in questione fanno parte della costruzione del lotto n. 1-2 della 4a circonvallazione tra lo svincolo di Hanacha e lo svincolo di Berrouaghia della RN1 in Algeria.

In questo tratto sono stati progettati diversi ponti con la stessa sezione trasversale. Si tratta di ponti in sezione mista via superiore; tutti i ponti hanno la stessa sezione trasversale con due travi inclinate e una trave di spina centrale.

Le campate variano fino a un massimo di 50 metri. La lunghezza totale dei ponti è di circa 4,4 km, con un peso complessivo in acciaio di circa 11.150 tonnellate.

Cliente: Condotte