

COMMITTENTE



DIREZIONE INVESTIMENTI
PROGRAMMA NODO DI NAPOLI

PROGETTAZIONE:



DIREZIONE TECNICA

U.O. PROGETTAZIONE LINEE NODI E ARMAMENTO

PROGETTO DEFINITIVO

ITINERARIO NAPOLI – BARI
RADDOPPIO TRATTA CANCELLO – BENEVENTO
I LOTTO FUNZIONALE CANCELLO - FRASSO TELESINO E VARIANTE
ALLA LINEA ROMA NAPOLI VIA CASSINO NEL COMUNE DI MADDALONI

TITOLO : S.P. 265 km 10+536.580

Relazione tecnica e tecnica di sicurezza

SCALA:

[Empty box for scale]

COMMESSA LOTTO FASE ENTE TIPO DOC. OPERA/DISCIPLINA PROGR. REV.

IF0F 01 D 13 RO IF1405 001 A

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato - Data
A	EMISSIONE ESECUTIVA	A.Tosiani	Lug.2015	P. DiGennaro	Lug.2015	F. Carrone	Lug.2015	V. Conforti Lug.2015

U.O. PROGETTAZIONE LINEE E NODI
DIRETTORE UFFICIALE
ING. ENZO CONFORTI
ORDINATORE DEI SERVIZI DI VITIGNANO

File: IF0F.01.D.13.RO.IF1405.001.A

n. Elab.

466

S.P. 265 ex S.S. n°265 km 10+536.580

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IF0F	01 D 13	RO	IF1405 001	A	2 di 16

INDICE

1	PREMESSA	3
2	SCOPO DEL DOCUMENTO.....	5
3	NORMATIVA DI RIFERIMENTO	6
3.1	ELENCO DOCUMENTI.....	6
4	INQUADRAMENTO FUNZIONALE E SEZIONE TRASVERSALE.....	7
5	CRITERI PROGETTUALI.....	8
5.1	DIAGRAMMA DELLE VELOCITÀ	ERRORE. IL SEGNA LIBRO NON È DEFINITO.
6	ANDAMENTO PLANIMETRICO	9
6.1	ALLARGAMENTI DELLA CARREGGIATA PER ISCRIZIONE DEI VEICOLI IN CURVA	11
7	ANDAMENTO ALTIMETRICO	12
7.1	VERIFICA ANDAMENTO ALTIMETRICO.....	12
8	VERIFICA DI VISIBILITA'	13
9	PAVIMENTAZIONE STRADALE.....	14
10	BARRIERE DI SICUREZZA	14
11	SEGNALETICA STRADALE.....	14

S.P. 265 ex S.S. n°265 km 10+536.580

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IF0F	01 D 13	RO	IF1405 001	A	3 di 16

1 PREMESSA

Nell'ambito del Progetto Definitivo della risoluzione delle opere sostitutive del raddoppio della tratta Canello-Benevento della Linea Napoli-Bari è prevista deviazione in un tratto della ex SS 265 al fine di renderla compatibile con il viadotto ferroviario S. Michele, alla progressiva 10+536 della ferrovia di progetto.



Figura 1 - Stato Attuale

Le caratteristiche della viabilità di progetto (sezione stradale, limiti di velocità) sono state definite in accordo con la Normativa vigente.

S.P. 265 ex S.S. n°265 km 10+536.580

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IF0F	01 D 13	RO	IF1405 001	A	4 di 16

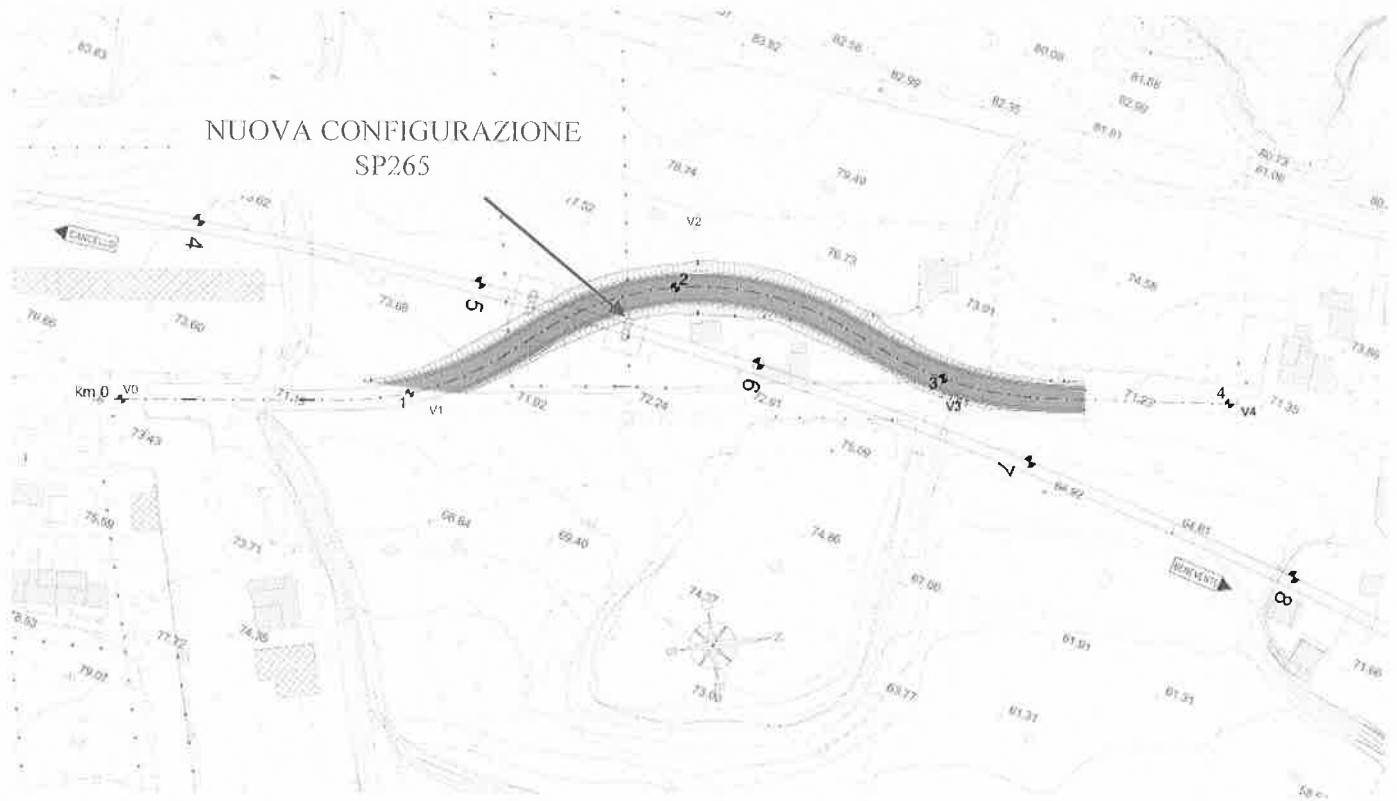


Figura 2 - Stato di Progetto

S.P. 265 ex S.S. n°265 km 10+536.580

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IF0F	01 D 13	RO	IF1405 001	A	5 di 16

2 SCOPO DEL DOCUMENTO

Scopo del presente documento è la descrizione delle caratteristiche tecniche della variante stradale SS265 facente parte del Progetto Definitivo del raddoppio ferroviario della Linea Napoli-Bari nella tratta Canello-Benevento.

Nel seguito si riporta:

- L'inquadratura funzionale e la sezione trasversale utilizzata;
- I criteri progettuali impiegati;
- Le caratteristiche dell'andamento planimetrico;
- Le caratteristiche dell'andamento altimetrico;
- La verifica delle distanze di visuale libera;
- Le caratteristiche della pavimentazione stradale;
- Le caratteristiche delle barriere di sicurezza;
- Le caratteristiche della segnaletica stradale;

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	ITINERARIO NAPOLI – BARI RADDOPPIO TRATTA CANCELLO – BENEVENTO I LOTTO FUNZIONALE CANCELLO - FRASSO TELESINO E VARIANTE ALLA LINEA ROMA NAPOLI VIA CASSINO NEL COMUNE DI MADDALONI - PROGETTO DEFINITIVO												
S.P. 265 ex S.S. n°265 km 10+536.580	<table border="1"> <thead> <tr> <th>COMMESSA</th> <th>LOTTO</th> <th>CODIFICA</th> <th>DOCUMENTO</th> <th>REV.</th> <th>FOGLIO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>IF0F</td> <td>01 D 13</td> <td>RO</td> <td>IF1405 001</td> <td>A</td> <td>6 di 16</td> </tr> </tbody> </table>	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO	IF0F	01 D 13	RO	IF1405 001	A	6 di 16
COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO								
IF0F	01 D 13	RO	IF1405 001	A	6 di 16								

3 NORMATIVA DI RIFERIMENTO

3.1 Elenco documenti

Si riporta nel seguito l'elenco delle disposizioni legislative adottate per la definizione geometrico-funzionale della viabilità.

- D. L.vo 30/04/1992 n. 285: “*Nuovo codice della strada*”;
- D.P.R. 16/12/1992 n. 495: “*Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo Codice della Strada*”;
- D.M. 05/11/2001: “*Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade*”;
- D.M. 22/04/2004: “*Modifica del decreto 5 novembre 2001, n. 6792, recante «Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade»*”;
- D.M. 19/04/2006: “*Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali*”;
- D.M. 18/02/1992: “*Istruzioni tecniche sulla progettazione, omologazione ed impiego delle barriere di sicurezza stradale*”;
- D.M. 21/06/2004: “*Aggiornamento delle istruzioni tecniche per la progettazione, l'omologazione e l'impiego delle barriere stradali di sicurezza e le prescrizioni tecniche per le prove delle barriere di sicurezza stradale*”;
- Circolare Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 21/07/2010: “*Uniforme applicazione delle norme in materia di progettazione, omologazione e impiego dei dispositivi di ritenuta nelle costruzioni stradali*”;
- Direttiva Ministero LL.PP. 24.10.2000: “*Direttiva sulla corretta ed uniforme applicazione delle norme del Codice della Strada in materia di segnaletica e criteri per l'installazione e la manutenzione*”.
- Adeguamento alle strade esistenti – Bozza al Decreto Ministeriale 21/03/2006
- D.M. 2 maggio 2012 - Linee guida per la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali ai sensi dell'articolo 8 del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35. (12A09536)

S.P. 265 ex S.S. n°265 km 10+536.580

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IFOF	01 D 13	RO	IF1405 001	A	7 di 16

4 INQUADRAMENTO FUNZIONALE E SEZIONE TRASVERSALE

L'infrastruttura stradale attuale può essere assimilata Strada Locale Extraurbana secondo le "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" di cui al D.M. 05/11/2001.

L'intervento, che consiste in una variante plano-altimetrica della sede esistente per uno sviluppo complessivo di circa 400 m, è stato inquadrato come adeguamento di viabilità esistente ai sensi del D.M. 05/11/2001

Per quanto riguarda le caratteristiche funzionali, per il tratto in trincea è stata adottata una sezione trasversale stradale con soluzione base composta da un'unica carreggiata a doppio senso di marcia con una corsia di larghezza pari a 3.50 m, banchine laterali da 1.00 m, per una larghezza della piattaforma stradale pari a 8.00 m.

Lungo i lati sono previste cunette di larghezza pari a 0.50 m, la larghezza della sede è pari a 9.00m.

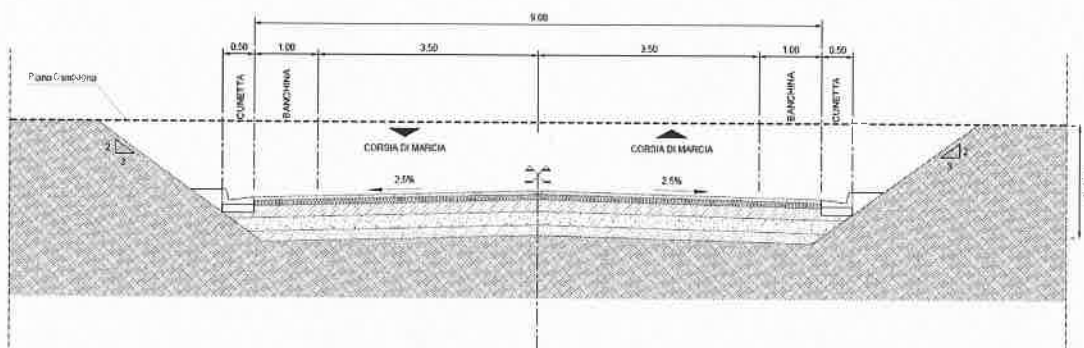


Figura 3 –Sezione Tipo Trincea

Invece per quanto riguarda il tratto in rilevato si avrà soluzione base composta da un'unica carreggiata a doppio senso di marcia con una corsia di larghezza pari a 3.50 m, banchine laterali da 1.00 m, per una larghezza della piattaforma stradale pari a 8.00 m. Lungo entrambi i lati sono previsti arginelli di larghezza pari a 0.50 m, per una larghezza della sede stradale pari a 9.00 m.

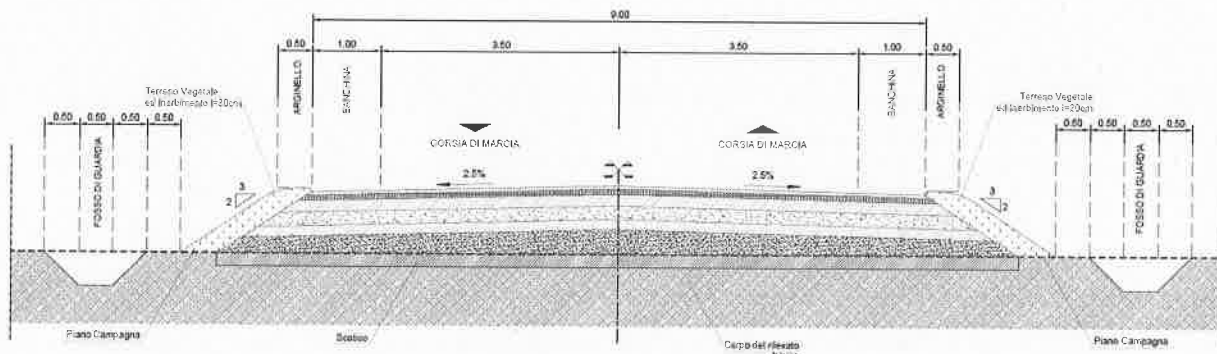


Figura 4 –Sezione Rilevato

S.P. 265 ex S.S. n°265 km 10+536.580

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IF0F	01 D 13	RO	IF1405 001	A	8 di 16

5 CRITERI PROGETTUALI

La geometrizzazione dell'infrastruttura stradale ha tenuto conto dei seguenti vincoli plano-altimetrici quali:

- franco minimo da intradosso impalcato a sede stradale maggiore di 5,00 m;
- posizione delle pile del viadotto;

S.P. 265 ex S.S. n°265 km 10+536.580

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IF0F	01 D 13	RO	IF1405 001	A	9 di 16

6 ANDAMENTO PLANIMETRICO

L'andamento planimetrico ha origine con un rettilineo di lunghezza pari a $L=61,688$ m che si connette ad un raccordo circolare di raggio $R=106,00$ m mediante una clotoide di parametro $A=52,499$ in entrata. Successivamente tale curva si connette mediante un flesso di parametro $A=46,400$ in entrata e parametro $A=46,400$ in uscita a un raccordo circolare di raggio $R=100,000$. Mediante un 'altro flesso di parametro $A=47,376$ in uscita e parametro $A=43,376$ in entrata a un raccordo circolare di raggio $R=118,000$. Il tracciato termina con un rettilineo di lunghezza $L=50,249$ m unito alla curva precedente mediante una clotoide di parametro $A=56,886$. Il rettilineo corrisponde alla fine del tracciato.

ELEMENTI PLANIMETRICI		Rif.to Dis.:			Pagina Nr. 1	
1	RETTIFILO	Azimut: 91.1975c	Deviazione: 0.0000c	Lunghezza: 63.688	Progress.:	0.000
	ESTREMI	E1 2472477.798	N1 4549864.250	E2 2472486.576	N2	4549927.330
	VERTICE	E1 2472477.798	N1 4549864.250	E2 2472486.576	N2	4549927.330
2	CLOTOIDE	Azimut: 91.1975c	Deviazione: 7.8490c	Lunghezza: 26.069	Progress.:	63.688
	Par.A:	52.499	Fattore Forma: 1.00	Scost.:	0.268	Tau: 7.8490c
	Tan.L:	17.394	Tan.K.: 8.702			
	ESTREMI	E1 2472486.576	N1 4549927.330	E2 2472489.104	N2	4549953.259
3	RACCORDO CIRC. n. 1	Azimut: 99.0464c	Deviazione: 26.6906c	Lunghezza: 44.325	Progress.:	89.757
	Raggio:	-105.723	Tang.: 22.493	Anq.: 26.6906c		
	Corda:	44.001	Freccia: 2.314	Riset.: 2.366		
	ESTREMI	E1 2472489.104	N1 4549953.259	E2 2472480.593	N2	4549996.429
	VERTICE	E 2472489.441	N 4549975.749			
	CENTRO	E 2472383.393	N 4549954.842			
4	CLOTOIDE	Azimut: 125.7371c	Deviazione: 3.7747c	Lunghezza: 10.030	Progress.:	134.082
	Par.A:	43.711	Fattore Forma: 0.60	Scost.:	0.043	Tau: 3.7747c
	Tan.L:	6.174	Tan.K.: 3.859			
	ESTREMI	E1 2472480.593	N1 4549996.429	E2 2472476.315	N2	4550005.499
5	CLOTOIDE	Azimut: 129.5118c	Deviazione: -4.3786c	Lunghezza: 11.005	Progress.:	144.112
	Par.A:	43.711	Fattore Forma: 0.60	Scost.:	0.055	Tau: 4.3786c
	Tan.L:	6.774	Tan.K.: 4.234			
	ESTREMI	E1 2472476.315	N1 4550005.499	E2 2472471.657	N2	4550015.467
6	RACCORDO CIRC. n. 2	Azimut: 125.1332c	Deviazione: -65.5113c	Lunghezza: 102.905	Progress.:	155.117
	Raggio:	100.000	Tang.: 56.531	Anq.: 65.5113c		
	Corda:	98.424	Freccia: -12.947	Riset.: 14.873		
	ESTREMI	E1 2472471.657	N1 4550015.467	E2 2472483.414	N2	4550113.186
	VERTICE	E 2472449.915	N 4550067.649			
	CENTRO	E 2472563.965	N 4550053.928			
7	CLOTOIDE	Azimut: 59.6219c	Deviazione: -4.5075c	Lunghezza: 11.328	Progress.:	258.022
	Par.A:	44.189	Fattore Forma: 0.60	Scost.:	0.058	Tau: 4.5075c
	Tan.L:	6.974	Tan.K.: 4.359			
	ESTREMI	E1 2472483.414	N1 4550113.186	E2 2472490.516	N2	4550122.008
8	CLOTOIDE	Azimut: 55.1145c	Deviazione: 2.7719c	Lunghezza: 8.360	Progress.:	269.350
	Par.A:	44.189	Fattore Forma: 0.60	Scost.:	0.026	Tau: 2.7719c
	Tan.L:	5.145	Tan.K.: 3.216			
	ESTREMI	E1 2472490.517	N1 4550122.008	E2 2472495.827	N2	4550128.464



**ITINERARIO NAPOLI – BARI
RADDOPPIO TRATTA CANCELLO – BENEVENTO
I LOTTO FUNZIONALE CANCELLO - FRASSO TELESINO E
VARIANTE ALLA LINEA ROMA NAPOLI VIA CASSINO NEL
COMUNE DI MADDALONI - PROGETTO DEFINITIVO**

S.P. 265 ex S.S. n°265 km 10+536.580

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IF0F	01 D 13	RO	IF1405 001	A	10 di 16

9	RACCORDO CIRC. n. 3	Azimut: 57.8864c	Deviazione: 27.5871c	Lunghezza: 52.000	Progress.: 277.710
	Raggio: -120.000	Tang.: 26.415	Ana.: 27.5871c		
	Corda: 51.595	Freccia: 2.806	Biset.: 2.873		
	ESTREMI	E1 2472495.827	N1 4550128.464	E2 2472518.029	N2 4550175.037
	VERTICE	E 2472512.054	N 4550149.307		
	CENTRO	E 2472401.139	N 4550202.182		
10	CLOTOIDE	Azimut: 85.4735c	Deviazione: 4.2502c	Lunghezza: 12.818	Progress.: 329.710
	Par.A: 51.871	Fattore Forma: 0.60	Scost.: 0.062	Tau: 4.2502c	
	Tan.L: 7.890	Tan.K.: 4.932			
	ESTREMI	E1 2472518.029	N1 4550175.037	E2 2472520.413	N2 4550187.630
11	RETTIFILO	Azimut: 89.7237c	Deviazione: 0.0000c	Lunghezza: 60.263	Progress.: 342.529
	ESTREMI	E1 2472520.413	N1 4550187.630	E2 2472530.098	N2 4550247.109
	VERTICE	E1 2472520.413	N1 4550187.630	E2 2472530.098	N2 4550247.109
				Progress.: 402.792	

La successione degli elementi planimetrici è stata definita nel rispetto delle prescrizioni per gli adeguamenti delle viabilità esistenti contenute nel D.M. 05/11/2001.

V= 50 km/h è la velocità di progetto con la quale è stato verificato il tracciato

Raggio (m)	qi %	qf %	V (Km/h)	raccordo	A	L (m)	ΔR (m)	C1 semp.	C1 comp.	C2	C3	esito verifica
106	-2,50	5,00	50	ingresso	52,449	25,952	0,265	52,500	47,957	46,993	35,333	OK
	5,00	0,00	50	uscita	46,400	20,311	0,162	52,500	44,066	38,370	35,333	OK
100	0,00	5,00	50	ingresso	46,400	21,530	0,193	52,500	44,523	37,268	33,333	OK
	5,00	0,00	50	uscita	47,376	22,445	0,210	52,500	44,523	37,268	33,333	OK
118	0,00	5,00	50	ingresso	47,376	19,021	0,128	52,500	43,136	40,483	39,333	OK
	5,00	-2,50	50	uscita	56,886	27,424	0,266	52,500	47,532	49,582	39,333	OK

C1 semp = formula semplificata del 1° criterio per la verifica del parametro A (limitazione al contraccollo)

C1 comp = formula completa del 1° criterio per la verifica del parametro A (limitazione al contraccollo)

C2 = formula del 2° criterio per la verifica del parametro A (sovrappendenza longitudinale delle linee di estremità della carreggiata)

C3 = formula del 3° criterio per la verifica del parametro A (ottico)

	ITINERARIO NAPOLI – BARI RADDOPPIO TRATTA CANCELLO – BENEVENTO I LOTTO FUNZIONALE CANCELLO - FRASSO TELESINO E VARIANTE ALLA LINEA ROMA NAPOLI VIA CASSINO NEL COMUNE DI MADDALONI - PROGETTO DEFINITIVO					
	S.P. 265 ex S.S. n°265 km 10+536.580	COMMESSA IF0F	LOTTO 01 D 13	CODIFICA RO	DOCUMENTO IF1405 001	REV. A

6.1 Allargamenti della carreggiata per iscrizione dei veicoli in curva

Neli tratti in curva, il valore dell'allargamento delle corsie prescritto per consentire l'iscrizione dei veicoli è pari a:

$$E = K / R$$

dove $K = 45$;

R [m] è il raggio esterno della corsia.

dove R [m] è il raggio esterno della corsia (per $R > 40$ m si può assumere, nel caso di strade ad unica carreggiata a due corsie, il valore del raggio uguale a quello dell'asse della carreggiata). Se l'allargamento E , così calcolato, è inferiore a 20 cm le corsie conservano le larghezze che hanno in rettilineo.

- Curva C1 $R = 106$ m: $E = 45/106 = 0,424$ m;
- Curva C2 $R = 100$ m: $E = 45/100 = 0,45$ m;
- Curva C3 $R = 118$ m: $E = 45/118 = 0,381$ m.

Tali valori valgono per singola corsia, l'allargamento totale viene sviluppato interamente sulla corsia interna.

S.P. 265 ex S.S. n°265 km 10+536.580

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IF0F	01 D 13	RO	IF1405 001	A	12 di 16

7 ANDAMENTO ALTIMETRICO

L'andamento altimetrico ha origine con una livelletta di pendenza pari a $i=-1,735\%$ a cui segue un raccordo parabolico concavo di raggio $R=1800$ m al termine del quale è presente una livelletta di pendenza $i=2,484\%$ che, attraverso un raccordo parabolico convesso di raggio $R=1500,000$ m. si connette ad una livelletta di pendenza $i=-3,135$ che connette ad un raccordo parabolico concavo di raggio $R=2000$ che a sua volta si connette ad una livelletta di pendenza pari a $i=-0,573$ che corrisponde al tratto finale.

7.1 Verifica andamento altimetrico

La successione degli elementi altimetrici è stata verificata prendendo a riferimento quanto riportato dalla Bozza al Decreto Ministeriale 21/03/2006 - Adeguamento alle strade esistenti.

La verifica, eseguita per la velocità di progetto di 50 Km/h è di seguito riportata.

VERIFICA PUNTUALE DELLE DISTANZE DI VISIBILITA'

Verifiche dei vincoli altimetrici

			V1	V2	V3
Velocità di progetto (Km/h)	V	Km/h	50	50	50
raggio altimetrico	R	m	900	1100	1200
Pendenza long. dietro	p1	%	-1,860	6,690	-7,670
Pendenza long. Avanti	p2	%	6,690	-7,670	-1,050
Pendenza media o di verifica	i	%	2,415	-0,490	-4,360
differenza di pendenza	Δi	%	8,550	14,360	6,620
altezza centro fari h	h	m	0,50	0,50	0,50
fascio luminoso		deg	1,00	1,00	1,00
altezza occhio conducente	h1	m	1,10	1,10	1,10
altezza dell'ostacolo	h2	m	0,10	0,10	0,10
sviluppo curva	L	m	76,76	156,89	79,32
distanza di visibilità da verificare	D	m	53	59	58
tipo raggio			CONCAVO	CONVESSO	CONCAVO
raggio altimetrico minimo	R	m	892,0	934,1	1112,3
VERIFICA			OK	OK	OK

S.P. 265 ex S.S. n°265 km 10+536.580

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IF0F	01 D 13	RO	IF1405 001	A	13 di 16

8 VERIFICA DI VISIBILITA'

Di seguito si riporta il diagramma di visibilità su cui sono riportate le distanze di visibilità per l'arresto (in rosso e blu) e le distanze di arresto (in marrone e celeste). La distanza di visibilità per l'arresto è sempre maggiore della distanza di arresto pertanto la verifica può ritenersi soddisfatta.

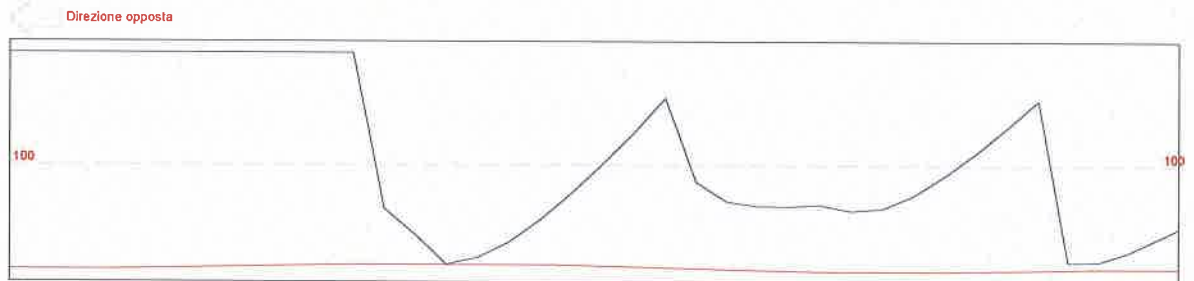
Diagramma delle visibilità

— Distanza di visuale libera
— Visibilità per l'arresto
SCALA DISTANZE 1:1000



Diagramma delle visibilità inverso

— Distanza di visuale libera
— Visibilità per l'arresto
SCALA DISTANZE 1:1000



	ITINERARIO NAPOLI – BARI RADDOPPIO TRATTA CANCELLO – BENEVENTO I LOTTO FUNZIONALE CANCELLO - FRASSO TELESINO E VARIANTE ALLA LINEA ROMA NAPOLI VIA CASSINO NEL COMUNE DI MADDALONI - PROGETTO DEFINITIVO					
S.P. 265 ex S.S. n°265 km 10+536.580	COMMESSA IF0F	LOTTO 01 D 13	CODIFICA RO	DOCUMENTO IF1405 001	REV. A	FOGLIO 14 di 16

9 PAVIMENTAZIONE STRADALE

Per la pavimentazione stradale è prevista una configurazione di spessore complessivo pari a 65 cm costituita dai seguenti strati:

1. Strato di usura in conglomerato bituminoso: 5 cm;
2. Strato di Binder in conglomerato bituminoso: 8 cm;
3. Strato di Base in conglomerato bituminoso: 17 cm;
4. Strato di Fondazione in misto stabilizzato Compattato : 20 cm;
5. Strato di Fondazione in misto stabilizzato Compattato : 20 cm;
6. Strato Anticapillare di Fondazione : 15 cm;

10 BARRIERE DI SICUREZZA

Poiché nell'ambito dell'intervento in progetto il corpo stradale si sviluppa in trincea ed in rilevato con altezza inferiore ad 1 m, non sono state previste barriere di sicurezza.

11 SEGNALETICA STRADALE

Allo scopo di consentire una buona leggibilità del tracciato in tutte le condizioni climatiche e di visibilità e garantire informazioni utili per l'attività di guida, è stata prevista una segnaletica stradale orizzontale e verticale conforme alle prescrizioni contenute nel Nuovo Codice della Strada

La segnaletica verticale prevede segnali di prescrizione, ed è stata progettata come da Normativa di riferimento e comunque con criteri che, in relazione alla condizione locale, garantiscano la chiarezza di percettibilità ed inducano l'utenza ad un comportamento consono all'ambiente stradale.

Le verifiche per la sicurezza sono state fatte tenendo conto della velocità di progetto di 50 Km/h, pertanto per questa viabilità dovrebbe essere previsto un **limite amministrativo pari a 40 Km/h**

Per i dettagli si rimanda all'elaborato "*Planimetria segnaletica stradale*".

S.P. 265 ex S.S. n°265 km 10+536.580

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IF0F	01 D 13	RO	IF1405 001	A	15 di 16

INDIVIDUAZIONE DEGLI ASPETTI CONNESSI CON LE ESIGENZE DI SICUREZZA

Nel seguito sarà stimato l'incremento del livello di sicurezza attuato dal progetto rispetto al tessuto stradale esistente tramite la valutazione di indicatori globali delle performance di sicurezza.

Giova innanzitutto riportare tale individuazione, quale già effettuata da parte di organismi istituzionali o da normative vigenti.

L'ISTAT, nella "Nota Metodologica" allegata alla rilevazione statistica dell'incidentalità per l'anno 2011, ha individuato i seguenti aspetti legati all'infrastruttura:

- localizzazione dell'incidente: fuori dalla zona abitata o nell'abitato;
- tipo di strada;
- pavimentazione;
- fondo stradale;
- segnaletica.

Analogamente all'ISTAT, gli aspetti individuati, inerenti un aumento complessivo della sicurezza dell'infrastruttura, siano sostanzialmente riconducibili ai seguenti:

- allargamento della sezione stradale, rispetto a quella esistente, con particolare riferimento all'introduzione delle banchine (per quanto possibile) ed alle corsie di marcia, che sono rese adeguate al transito di mezzi pesanti, ancorché a bassa velocità.
- aumento di alcuni raggi di curvatura particolarmente ridotti, con relativo miglioramento delle condizioni di visibilità;
- sostituzione ed adeguamento delle barriere di sicurezza esistenti;
- regolarizzazione del piano stradale, con particolare riferimento alle pendenze trasversali e longitudinali;
- rifacimento parziale della sovrastruttura;
- razionalizzazione del drenaggio delle acque meteoriche;
- adeguamento della segnaletica orizzontale e di quella verticale;
- miglioramento delle intersezioni stradali e degli accessi carrabili.

11.1 Analisi degli aspetti connessi con le esigenze di sicurezza

Ricollegandosi a quanto descritto nel paragrafo precedente, di seguito si descrivono sinteticamente gli aspetti progettuali che aumentano complessivamente la sicurezza dell'infrastruttura:

- Non viene cambiata la tipologia di sezione stradale mantenendo inalterate le dimensioni della piattaforma evitando quindi pericolose variazioni di larghezza.
- Viene regolarizzato il piano stradale, con particolare riferimento alle pendenze trasversali e longitudinali;
- E' previsto rifacimento parziale della sovrastruttura nelle zone di attacco con l'esistente;
- E' razionalizzato il sistema del drenaggio delle acque meteoriche;
- Sono introdotti canalette realizzate secondo normativa e della segnaletica orizzontale e verticale;