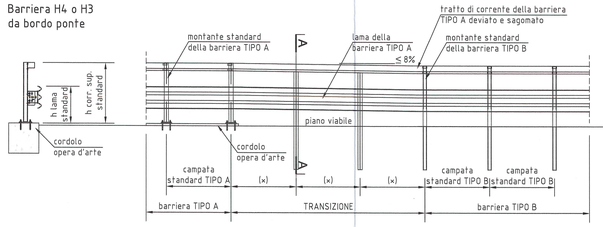
TRANSIZIONE 1

Transizione strutturalmente continua tra barriera di classe H4 o H3 da bordo ponte (TIPO A) e barriera di classe H4 o H3 da bordo laterale con corrente superiore (TIPO B)

TIPO A

Barriera H4 o H3
da bordo ponte

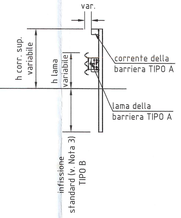
Prospetto



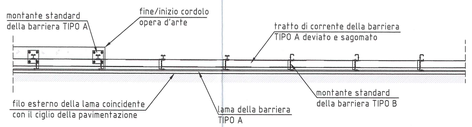
TIPO B

Barriera H4 o H3
da bordo laterale

Sezione A – A
nella transizione



Pianta



(x) interasse minore tra interasse barriera TIPO A e barriera TIPO B

senso di marcia

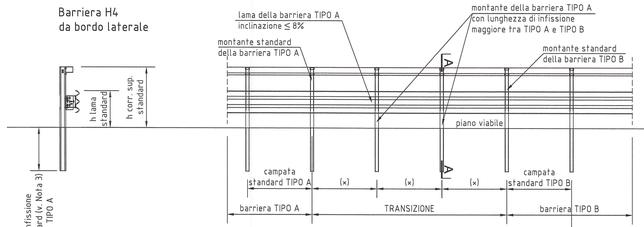
TRANSIZIONE 2

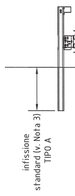
Transizione strutturalmente continua tra barriera di classe H4 da bordo laterale (TIPO A) e barriera di classe H3 da bordo laterale con corrente superiore (TIPO B)

TIPO A

Barriera H4
da bordo laterale

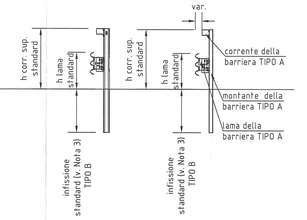
Prospetto



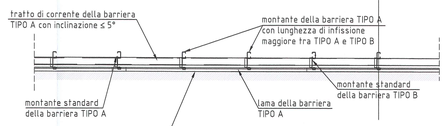


TIPO B

Barriera H3
da bordo laterale



Pianta



(x) interasse minore tra interasse barriera TIPO A e barriera TIPO B

senso di marcia

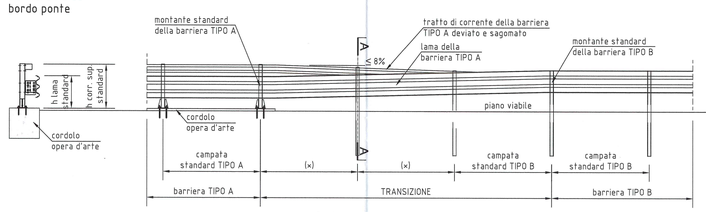
TRANSIZIONE 3

Transizione strutturalmente continua tra barriera di classe H2 da bordo ponte (TIPO A) e barriera di classe H2 da bordo laterale (TIPO B)

TIPO A

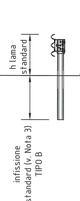
Barriera H2 da
bordo ponte

Prospetto

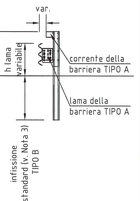


TIPO B

Barriera H2
da bordo laterale

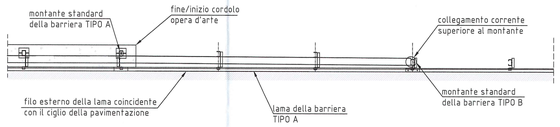


Sezione A – A
nella transizione



(x) interasse minore tra interasse barriera TIPO A e barriera TIPO B

Pianta



senso di marcia

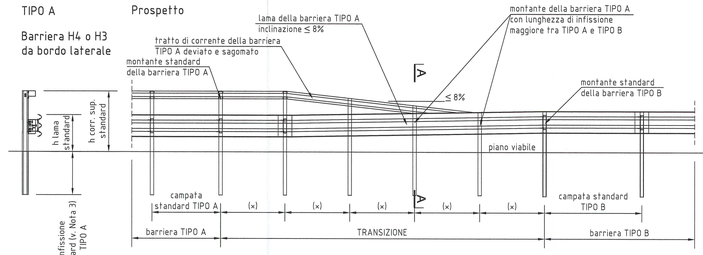
TRANSIZIONE 4

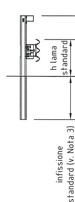
Transizione tra barriera di classe H4 o H3 da bordo laterale (TIPO A) e barriera di classe H2 da bordo laterale (TIPO B)

TIPO A

Barriera H4 o H3
da bordo laterale

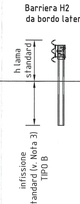
Prospetto



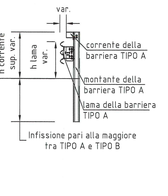


TIPO B

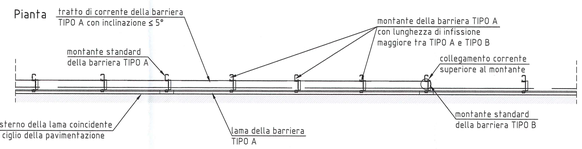
Barriera H2
da bordo laterale



Sezione A – A
nella transizione



Pianta



(x) interasse minore tra interasse barriera TIPO A e barriera TIPO B

senso di marcia

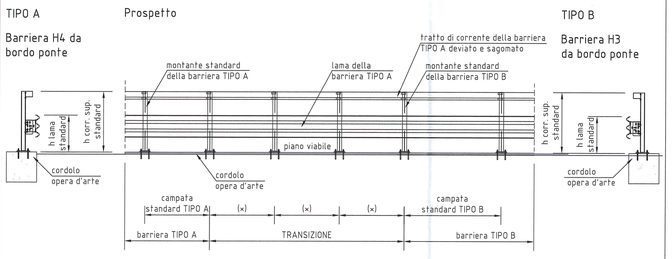
TRANSIZIONE 5

Transizione strutturalmente continua tra barriera di classe H4 da bordo ponte (TIPO A) e barriera di classe H3 da bordo ponte con corrente superiore

TIPO A

Barriera H4 da
bordo ponte

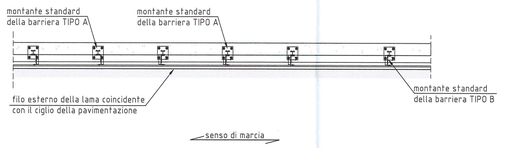
Prospetto



TIPO B

Barriera H3
da bordo ponte

Pianta



senso di marcia

(x) interasse minore tra interasse barriera TIPO A e barriera TIPO B

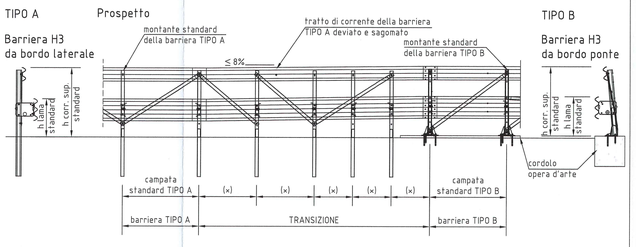
TRANSIZIONE 6

Transizione strutturalmente continua tra barriera IMEVA H3BL300 da bordo laterale (TIPO A) e barriera IMEVA H3BP300 da bordo ponte (TIPO B)

TIPO A

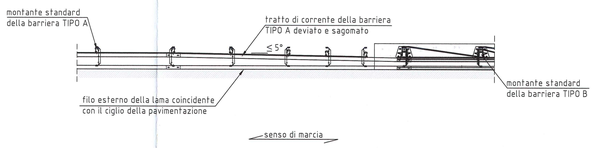
Barriera H3
da bordo laterale

Prospetto



TIPO B

Barriera H3
da bordo ponte



senso di marcia

(x) interasse minore tra interasse barriera TIPO A e barriera TIPO B

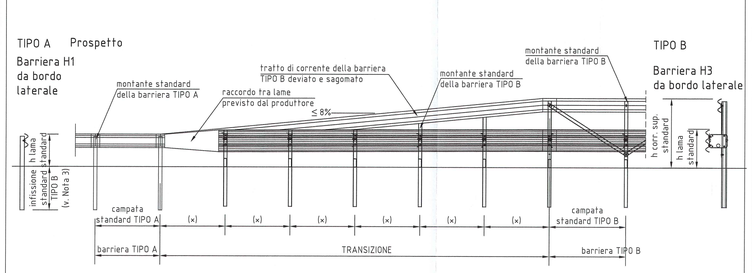
TRANSIZIONE 7

Transizione strutturalmente continua tra barriera TUBOSIDER 2N.TU.brl.21 da bordo laterale (TIPO A) e barriera IMEVA H3BL300 da bordo laterale con corrente superiore (TIPO B)

TIPO A

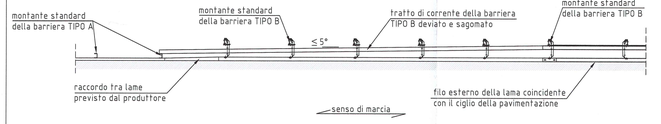
Barriera H1
da bordo
laterale

Prospetto



TIPO B

Barriera H3
da bordo laterale



senso di marcia

(x) interasse minore tra interasse barriera TIPO A e barriera TIPO B

LEGENDA

DESCRIZIONE DELLA MODIFICA:
Iinserite le caratteristiche dei materiali.

CARATTERISTICHE DEI MATERIALI

- Calcestruzzo cordoli in c.a. su cui vengono ancorate le barriere: Rck 40MPa
- Armatura cordoli in c.a.: B450C
- Acciaio delle classi previste da Marcatura CE con trattamento di zincnicatura secondo UNI-EN 10142 in classe Z725

ELABORATI DI RIFERIMENTO

RAAA1EIGEBS00GPC001	MODALITA' DI INSTALLAZIONE - TAV. 1/2
RAAA1EIGEBS00GPC002	MODALITA' DI INSTALLAZIONE - TAV. 2/2
RAAA1EIGEBS00GPC003	SCHEMI DI INSTALLAZIONE E DETTAGLI - TAV. 1/3
RAAA1EIGEBS00GPC004	SCHEMI DI INSTALLAZIONE E DETTAGLI - TAV. 2/3
RAAA1EIGEBS00GPC005	SCHEMI DI INSTALLAZIONE E DETTAGLI - TAV. 3/3
RAAA1EIGEBS00GPC006	TRANSIZIONI - TAV. 1/3
RAAA1EIGEBS00GPC007	TRANSIZIONI - TAV. 2/3
RAAA1EIGEBS00GPC013	TRANSIZIONI - TAV. 3/3

NOTA 1:
Una transizione potrà essere considerata strutturalmente continua laddove il sistema realizzato dall'affiancamento dei due dispositivi (bordo opera e bordo laterale o spartitraffico) preveda:
- l'utilizzo di barriere dello stesso materiale;
- la continuità degli elementi longitudinali resistenti che devono avere, in generale, lo stesso profilo. Tale requisito è inderogabile per la lama principale. Per gli altri elementi longitudinali, purchè tutti strutturalmente "resistenti", potranno essere adottati pezzi speciali di raccordo.

Si considerano elementi longitudinali "resistenti" la lama principale a tripla onda, l'eventuale lama secondaria sottostante o soprastante la lama principale, ed i profilati aventi funzione strutturale. Non sono considerati elementi strutturali "resistenti" i correnti superiori con esclusiva funzione di antiribaltamento ed i correnti inferiori paraurota. La continuità degli elementi longitudinali delle due barriere può essere garantita anche se questi sono installati ad altezze leggermente diverse (max 20 cm). In questo caso dovranno essere utilizzati elementi di raccordo inclinati sul piano verticale di non più dei 8% e sul piano orizzontale di non più di 5°.
La rigidezza all'interno della transizione dovra' variare gradualmente da quella del sistema meno rigido a quello più rigido. La lunghezza della transizione dovrà essere almeno pari a 12.5 volte la differenza tra le deformazioni dinamiche delle due barriere accoppiate .

ID	Classe Barriera tipo A (classe superiore)	Classe Barriera tipo B (classe inferiore)	Tipo Barriera A (classe superiore)	Tipo Barriera B (classe inferiore)	Nome Prodotto Barriera A	Nome Prodotto Barriera B	Ddin A [m]	Ddin B [m]	Interasse A [m]	Interasse B [m]	Lunghezza minima della transizione [m]
TR 1	H4	H4	H4BP	H4BL	3N.TU-bpl.70	3N.TU-bpl.65	0.9	1.2	1.5	1.5	**4.5**
TR 2	H4	H3	H4BL	H3BL	3N.TU-bri.65	3N.TU-bri.65	1.2	1.2	1.5	2.25	**4.5**
TR 5	H4	H3	H4BP	H3BP	3N.TU-bpl.70	3N.TU-bri.69	0.9	1.2	1.5	2.25	**6**
TR 4	H4	H2	H4BL	H2BL	3N.TU-bpl.65	3N.TU-bri.62	1.2	1.1	1.5	2.25	**7.5**
TR 11	H4	H2	H4BP	H2BP	3N.TU-bpl.70	3N.TU-bri.28	0.9	0.7	1.5	2.25	**6**
TR 1	H3	H3	H3BP	H3BL	3N.TU bpl.71	3N.TU-bri.69	1.2	1.2	2.25	2.25	**4.5**
TR 4	H3	H2	H3BL	H2BL	3N.TU-bri.69	3N.TU-bri.62	1.2	1.1	2.25	2.25	**6.75**
TR 3	H2	H2	H2BP	H2BL	3N.TU-bri.28	3N.TU-bri.62	0.7	1.1	2.25	2.25	**6.75**
TR 10	H2	H1	H2BL	H1	3N.TU-bri.62	2N.TU-brl.21	1.1	0.7	2.25	1.5	**4.5**
TR 8	H1	N2	H1	N2	2N.TU-brl.21	2N.TU-bri.69	0.7	1.2	1.5	3	**9**
TR 6	H3	H3	H3BP	H3BL	IMEVA H3BP300	IMEVA H3BL300	0.9	1	1.777	1.777	**5.331**
TR 9	H3	H2	H3BL	H2BL	IMEVA H3BL300	3N.TU-bri.62	1	1.1	1.777	2.25	**8.885**
TR 7	H3	H1	H3BL	H1	IMEVA H3BL300	2N.TU-brl.21	1	0.7	1.777	1.5	**9**

NOTA 2:
Tutte le transizioni tra barriere di pari classe devono essere di tipo strutturale (v. NOTA 1) e per queste valgono le Transizioni 1, 2, e 3.

NOTA 3:
L'infissione dei montanti deve esser realizzata come indicato nelle modalità di installazione AX e AXi dell'elaborato RAAA1EIGEBSOOGPC0010 - Modalità di installazione - Tav. 1/2, tenendo conto delle condizioni locali che determinano un allungamento o una riduzione della lunghezza dei montanti.

NOTE GENERALI
- La rappresentazione grafica delle barriere di sicurezza è puramente indicativa.
- Nelle planimetrie di progetto, le transizioni sono state indicate con la generica modalità di installazione "TR".

Committente:

AUTOCAMIONALE DELLA CISA S.P.A.
Via Camboara 26/A - Frazione Ponte Taro - 43015 NOCETO (PR)

Impresa Esecutrice:

PIZZAROTTI
FONDATA NEL 1910

AUTOSTRADA DELLA CISA A15
RACCORDO AUTOSTRADALE A15/A22
CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENO-BRENNERO
RACCORDO AUTOSTRADALE FRA L'AUTOSTRADA DELLA CISA-FONTEVIVO (PR) E L'AUTOSTRADA DEL BRENNERO-NOGAROLE ROCCA (VR). 1 LOTTO.

C.U.P. G61B04000060008 | C.I.G. 307068161E

PROGETTO ESECUTIVO

AUTOCAMIONALE DELLA CISA S.p.A.
Il Direttore Tecnico:
Il Responsabile del Procedimento:
Il Presidente:

IMPRESA PIZZAROTTI & C. S.p.A.
Il Direttore Tecnico:
Il Responsabile di Progetto
Dott. Ing. Luca Bondanelli

Il Geologo:
N.A.

PROGETTAZIONE DI:
PIZZAROTTI FONDATA NEL 1910
A.T.I.: idroesse engineering MANDANTE | ROCKSOIL MANDANTE | ViA MANDANTE

Il Progettista:
Ing. Fabio Nigrelli
Ordine degli Ingegneri della Provincia di Palermo n. 3581

Coordinatore per la Sicurezza in fase di Progettazione:
Ing. Giovanni Maria Cepparotti
Ordine degli Ingegneri della Provincia di Viterbo n. 392

Consulenza specialistica a cura di:
N.A.

Progettista Responsabile integrazione prestazionale:
Impresa Pizzarotti & C. S.p.A.
Ing. Pietro Mazzoli
Ordine degli Ingegneri della Provincia di Parma n. 821

Off. Ing. PIETRO MAZZOLI
IMPRESA PIZZAROTTI & C. S.p.A.
INGEGNERE
PARMA n.821

Titolo Elaborato:
Generale
Barriere di sicurezza e attenuatori d'urto
Generale
Transizioni - Tav. 1/3

Data Emissione Progetto: 18/03/2014
Scala: Varie

Identif. Elaborato:

N.RO IDENTIFICATIVO	CODICE COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	AMBITO	CAT. OPERA	N.RO OPERA	PARTE OPERA	TIPO DOC.	N.RO PROGR. DOC.	REVISIONE
	RAAA	1	E	I	GE	BS	00	G	PC	006	C

Rev.	Data	DESCRIZIONE REVISIONE	Redatto	Controllato	Approvato
C	12/12/2014	Osservazioni AUTOCISA	F.LANDO	F.NIGRELLI	MAZZOLI
B	10/10/2014	Istruttoria RINA prot. n° 730 del 08/09/2014	F.LANDO	F.NIGRELLI	MAZZOLI
A	18/06/2014	RIEMISSIONE PROGETTO ESECUTIVO	F.LANDO	F.NIGRELLI	MAZZOLI

IL PRESENTE DISEGNO NON PUO' ESSERE COPIATO, DIFFUSO O COMUNICATO A TERZI O A PARTI, SALVO IL CONSENSO SCRITTO DELLA AUTOCAMIONALE DELLA CISA S.p.A. CHE SVILUPPA OGNI DIRITTO A TUTELA DEL PROPRIO SAPERE ESSENDO QUESTO DA INTENDERSI COME PROPRIETA' INTELLETTUALE. OGNI VIOLAZIONE SARA' PERSEGUITA A NORMA DI LEGGE.
THE RECIPIENT OF ANY OF THESE DRAWINGS IS NOT PERMITTED TO COPY, TRANSMIT TO OR DISCLOSE TO THIRD PARTIES WITHOUT THE EXPRESS PERMISSION OF AUTOCAMIONALE DELLA CISA S.p.A. ANY BREACH WILL BE PROSECUTED.