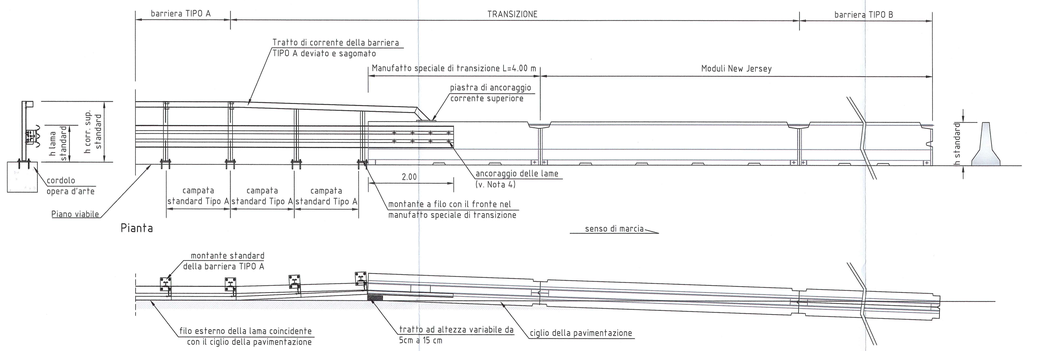
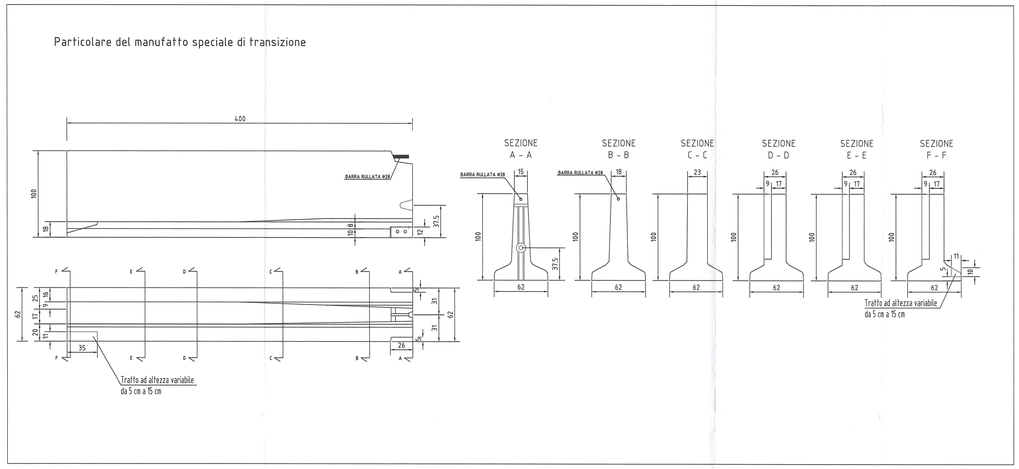
TRANSIZIONE 14 (configurazione temporanea)

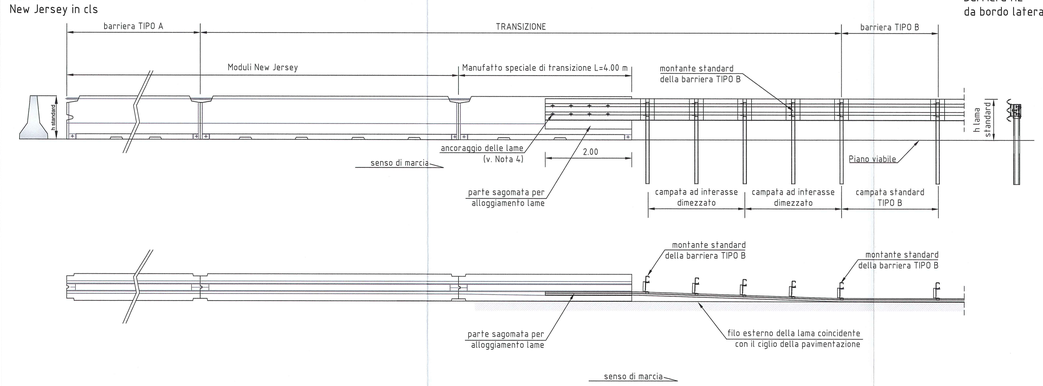
Transizione tra barriera di classe H3 metallica da bordo ponte (TIPO A) e barriera di classe H4 New Jersey in cls (TIPO B)

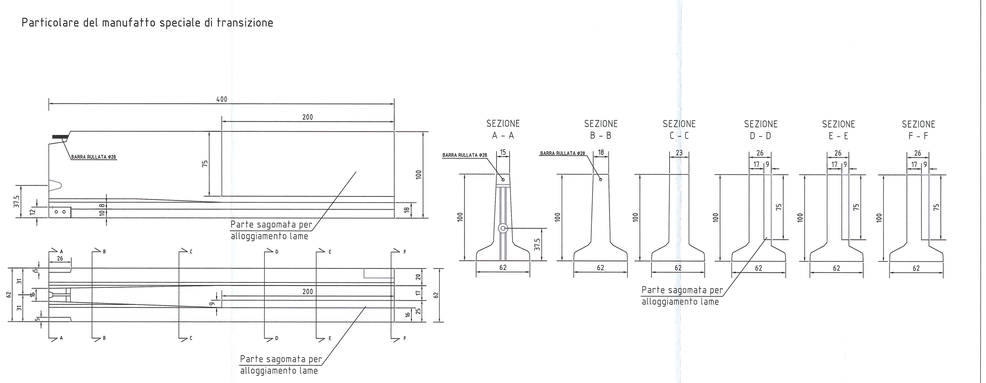




TRANSIZIONE 15 (configurazione temporanea)

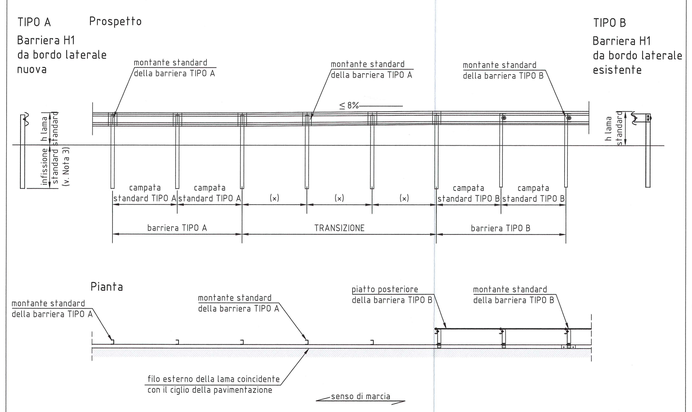
Transizione tra barriera barriera di classe H4 New Jersey in cls (TIPO A) e barriera di classe H2 metallica da bordo laterale (TIPO B)





TRANSIZIONE 16 (transizione con barriere esistenti su SC Bianconese)

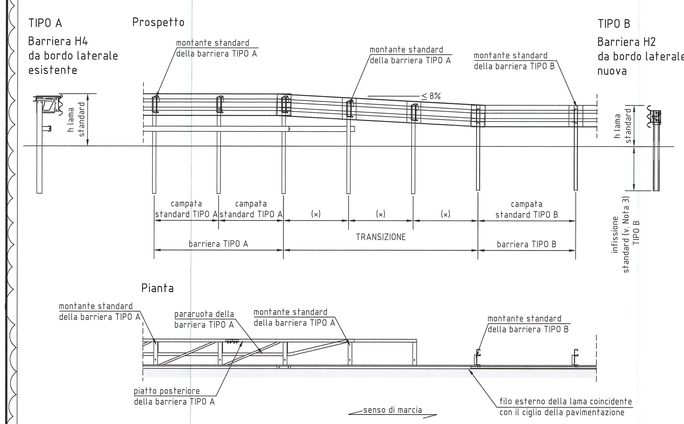
Transizione tra barriera nuova tipo TUBOSIDER 2N.TU.brl.21 da bordo laterale (TIPO A) e barriera ESISTENTE su SC Bianconese



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

TRANSIZIONE 17 (transizione con barriere esistenti su A1)

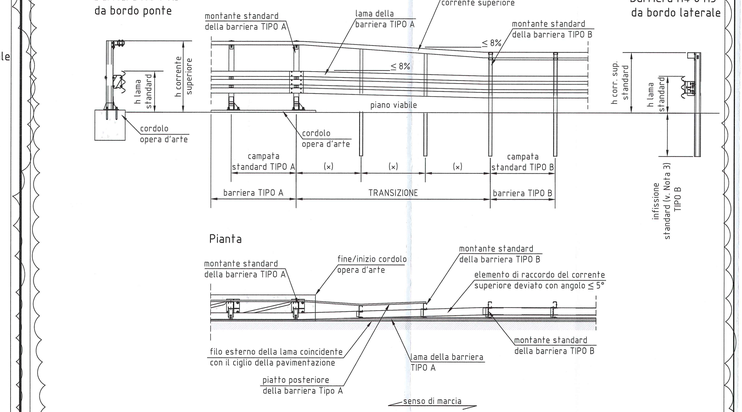
Transizione tra barriera ESISTENTE TUBOSIDER 3N.TU.brl.07 da bordo laterale (TIPO A) e nuova barriera di classe H2 metallica da bordo laterale (TIPO B)



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

TRANSIZIONE 18 (transizione con barriere esistenti su A1 - Ponte Taro)

Transizione strutturalmente continua tra barriera esistente BROH4BP7 da bordo ponte (TIPO A) e nuova barriera di classe H4 metallica da bordo laterale (TIPO B)



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

LEGENDA

DESCRIZIONE DELLA MODIFICA:
Correzione KEYPLAN in LEGENDA;
modificata tabella delle transizioni;
Inserimento transizione 17 e transizione 18.

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 prezincatura secondo UNI-EN 10142 in classe Z725

ELABORATI DI RIFERIMENTO

RAAA1EIGEBS00GPC0010	MODALITA' DI INSTALLAZIONE - TAV. 1/2
RAAA1EIGEBS00GPC0020	MODALITA' DI INSTALLAZIONE - TAV. 2/2
RAAA1EIGEBS00GPC0030	SCHEMI DI INSTALLAZIONE E DETTAGLI - TAV. 1/3
RAAA1EIGEBS00GPC0040	SCHEMI DI INSTALLAZIONE E DETTAGLI - TAV. 2/3
RAAA1EIGEBS00GPC0050	SCHEMI DI INSTALLAZIONE E DETTAGLI - TAV. 3/3
RAAA1EIGEBS00GPC0060	TRANSIZIONI - TAV. 1/2
RAAA1EIGEBS00GPC0070	TRANSIZIONI - TAV. 2/3
RAAA1EIGEBS00GPC0013	TRANSIZIONI - TAV. 1/3

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, purché 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 pararuota. 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 del 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	Delta A [m]	Delta B [m]	Interasse A [m]	Interasse B [m]	Lunghezza minima della transizione [m]
TR 1	H4	H4	H4BP	H4BL	3N.TU.bpl.79	3N.TU.brl.65	0.9	1.2	1.5	1.5	4.5
TR 2	H4	H3	H4BL	H3BL	3N.TU.brl.65	3N.TU.brl.68	1.2	1.2	1.5	2.25	4.5
TR 3	H4	H3	H4BP	H3BP	3N.TU.bpl.79	3N.TU.brl.59	0.9	1.2	1.5	2.25	6
TR 4	H4	H2	H4BL	H2BL	3N.TU.bpl.65	3N.TU.brl.62	1.2	1.1	1.5	2.25	7.5
TR 11	H4	H2	H4BP	H2BP	3N.TU.bpl.79	3N.TU.brl.28	0.9	0.7	1.5	2.25	6
TR 1	H3	H3	H3BP	H3BL	3N.TU.bpl.71	3N.TU.brl.68	1.2	1.2	2.25	2.25	4.5
TR 4	H3	H2	H3BL	H2BL	3N.TU.brl.68	3N.TU.brl.62	1.2	1.1	2.25	2.25	6.75
TR 3	H2	H2	H2BP	H2BL	3N.TU.brl.28	3N.TU.brl.62	0.7	1.1	2.25	2.25	6.75
TR 10	H2	H1	H2BL	H1	3N.TU.brl.62	2N.TU.brl.21	1.1	0.7	2.25	1.5	4.5
TR 8	H1	H2	H1	H2	2N.TU.brl.21	3N.TU.brl.58	0.7	1.2	1.5	3	9
TR 6	H3	H3	H3BP	H3BL	BSEVA H3BP300	BSEVA H3BL300	0.9	1	1.777	1.777	5.331
TR 9	H3	H2	H3BL	H2BL	BSEVA H3BL300	3N.TU.brl.62	1	1.1	1.777	2.25	8.885
TR 7	H3	H1	H3BL	H1	BSEVA H3BL300	2N.TU.brl.21	1	0.7	1.777	1.5	9
TR10	H1	H1	H1	H1	2N.TU.brl.21	Esistente SC Bianconese	0.7	1	1.5	1.5	4.5
TR17	H4	H2	H4BL	H2BL	3N.TU.brl.97	3N.TU.brl.62	2.5	1.1	1.5	2.25	4.5
TR18	H4	H4	H4BP	H4BL	BROH4BP7	3N.TU.brl.68	1.2	1.2	1.5	1.5	4.5

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 RAAA1EIGEBS00GPC0010 - 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). I 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 del Progetto
Dott. Ing. Luca Bondanelli

Il Geologo:
N.A.

PROGETTAZIONE DI:
PIZZAROTTI FONDATA NEL 1910
A.T.I.: idroesse engineering MANDATARIA | ROCKSOIL S.p.A. 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 Prestazioni Specialistiche:
Impresa Pizzarotti & C. S.p.A.
Ing. Pietro Mazzoli
Ordine degli Ingegneri della Provincia di Parma n. 821
IL Ing. PIETRO MAZZOLI
IMPRESA PIZZAROTTI
ISCRITTO ORDINE INGEGNERI PARMA n.821

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

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	013	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	16/06/2014	RIEMISSIONE PROGETTO ESECUTIVO	F.LANDO	F.NIGRELLI	MAZZOLI

IL PRESENTE DOCUMENTO NON POTRA' ESSERE COPIATO, RIPRODOTTO O ALTRIMENTI PUBBLICATO, IN TUTTO O IN PARTE, SENZA IL CONSENSO SCRITTO DELLA AUTOCAMIONALE DELLA CISA S.p.A.. OGNI UTILIZZO NON AUTORIZZATO SARA' PERSEGUITO A TERMINI DI LEGGE
THIS DOCUMENT MAY NOT BE COPIED, REPRODUCED OR PUBLISHED, EITHER IN PART OR IN ITS ENTIRETY, WITHOUT THE WRITTEN PERMISSION OF AUTOCAMIONALE DELLA CISA S.p.A. UNAUTHORIZED USE WILL BE PROSECUTED BY LAW.