

COMMITTENTE:



ALTA SORVEGLIANZA:



GENERAL CONTRACTOR:



**INFRASTRUTTURE FERROVIARIE STRATEGICHE DEFINITE DALLA LEGGE OBIETTIVO N. 443/01**

**TRATTA A.V. /A.C. TERZO VALICO DEI GIOVI  
PROGETTO ESECUTIVO**

**Rampa Sud Cavalcaferrovia SP 152 Linea III Valico-alla Pk. 38+765  
Relazione tecnica barriere di sicurezza**

GENERAL CONTRACTOR	DIRETTORE DEI LAVORI
Consorzio <b>Cociv</b> Ing. N. Meistro	

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	OPERA/DISCIPLINA	PROGR.	REV.
I G 5 1	0 4	E	C V	R O	I R 1 J 0 0	0 0 3	A

Progettazione:								
Rev	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Progettista Integratore	Data	IL PROGETTISTA
A00	Prima Emissione	D. Fanti	16/06/2014	S.Fuoco	16/06/2014	A. Palomba	16/06/2014	 Consorzio Collegamenti Integrati Veloci Dott. Ing. Aldo Mancarella Ordine Ingegneri Prov. TO n. 6271 R
A01	Revisione per cambio lotto	D. Fanti	22/03/2017	S.Fuoco	22/03/2017	A. Mancarella	22/03/2017	

n.Elabor.: _____	File:IG51-04-E-CV-RO-IR1J-00-003-A01
------------------	--------------------------------------



<p>GENERAL CONTRACTOR</p> 	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p> 	
	<p>IG51-04-E-CV-RO-IR1J-00-003-A01 Relazione tecnica barriera di sicurezza</p>	<p>Foglio 3 di 7</p>

## INDICE

<b>1. INTRODUZIONE .....</b>	<b>4</b>
<b>2. NORMATIVE DI RIFERIMENTO .....</b>	<b>5</b>
<b>3. INDIVIDUAZIONE DELLE ZONE DA PROTEGGERE E CRITERI DI SCELTA.....</b>	<b>6</b>

<p>GENERAL CONTRACTOR</p> 	<p>ALTA SORVEGLIANZA</p> 	
	<p>IG51-04-E-CV-RO-IR1J-00-003-A01 Relazione tecnica barriera di sicurezza</p>	<p>Foglio 4 di 7</p>

## 1. INTRODUZIONE

Il presente rapporto riguarda la realizzazione dell'opera identificata dai codice WBS IR1J, IR1K e IV14 ricadente lungo il tracciato ferroviario di progetto alla pk 38+765. L'intervento si inserisce nel quadro delle opere di linea previste dal Progetto Esecutivo del nuovo collegamento AC/AV Milano-Genova "Terzo Valico dei Giovi

Il presente documento riporta il confronto fra quanto previsto in progetto definitivo e la fase di progettazione esecutiva corrente.

GENERAL CONTRACTOR 	ALTA SORVEGLIANZA 
	IG51-04-E-CV-RO-IR1J-00-003-A01 Relazione tecnica barriera di sicurezza
	Foglio 5 di 7

## 2. NORMATIVE DI RIFERIMENTO

	RIFERIMENTO	TITOLO
1	DM n. 223 del 18/02/1992	Regolamento recante istruzioni tecniche per la progettazione, l'omologazione e l'impiego delle barriere stradali di sicurezza
2	DM LL.PP. del 03/06/98	Ulteriore aggiornamento delle istruzioni tecniche per la progettazione, l'omologazione, e l'impiego delle barriere stradali di sicurezza e delle prescrizioni tecniche per le prove ai fini dell'omologazione.
3	D.M. LL.PP. 11/06/1999	Integrazioni e modificazioni al decreto ministeriale 3 giugno 1998, recante: "Aggiornamento delle istruzioni tecniche per la progettazione, l'omologazione e l'impiego delle barriere stradali di sicurezza"
4	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"
5	Circolare 21 luglio 2010 prot.62032	Uniforme applicazione delle norme in materia di progettazione, omologazione e impiego dei dispositivi di ritenuta nelle costruzioni stradali
6	Circolare 5 ottobre 2010 prot.80173	Omologazione dei dispositivi di ritenuta nella circolazione stradale. Aggiornamento Norme comunitarie UNI EN 1317 in ambito nazionale
7	Decreto 28 giugno 2011	Disposizioni sull'uso e l'installazione dei dispositivi di ritenuta stradale.

### 3. INDIVIDUAZIONE DELLE ZONE DA PROTEGGERE E CRITERI DI SCELTA

Le viabilità che si vanno a prendere in esame appartengono, secondo la classificazione del codice della strada, alla categoria delle “extraurbane secondarie tipo C1”.

Il D.M del 21.04.2004 stabilisce le classi minime dei dispositivi da applicare in base al tipo di strada, al tipo di traffico e alla destinazione della barriera, come mostra la sottostante tabella:

Tipo di strade	Traffico	Destinazione barriera		
		Spartitraffico	Bordo laterale	Bordo ponte
Autostrade (A) e strade extra-urbane principali (B)	I II III	H2 H3 H3-H4	H1 H2 H2-H3	H2 H3 H3-H4
Strade extra-urbane secondarie (C) e strade urbane di scorrimento (D)	I II III	H1 H2 H2	N2 H1 H2	H2 H2 H3
Strade urbane di quartiere (E) e strade locali (F)	I II III	N2 H1 H1	N1 N2 H1	H2 H2 H2

- Traffico tipo I: TGM  $\leq$  1000 oppure TGM > 1000 + veicoli pesanti  $\leq$  5%
- Traffico tipo II: TGM > 1000 + veicoli pesanti > 5% e  $\leq$  15%
- Traffico tipo III: TGM > 1000 + veicoli pesanti > 15%

Figura 1 – Identificazione delle classi minime nelle diverse destinazioni

Nel rispetto dei dettami del D.M. del 21.06.2004, le barriere di sicurezza sono state adottate laddove:

- le sezioni in rilevato, con pendenza delle scarpate pari a 2/3, hanno un dislivello tra colmo dell’arginello e il piano campagna superiori a 1m;
- presenza di ostacoli fissi;
- sono presenti opere d’arte o opere di sostegno della piattaforma stradale;

In seguito a queste considerazioni, il tipo e le barriere adottate sono riportate nella tabella sottostante:

TABELLA BARRIERE													
TIPO		H2 BL		TRANSIZIONE H2 BL – H3 BL		H3 BL		TRANSIZIONE H3 BL – H4 BP		H4 BP		RETE DI PROTEZIONE	
LATO		SX	DX	SX	DX	SX	DX	SX	DX	SX	DX	SX	DX
ESTENSIONE PER TRATTO pk (m)	IR1J	148.00÷ 449.00 (310m)	123.00÷ 446.00 (318m)	449.00÷ 451.00 (2m)	446.00÷ 448.00 (2m)	451.00÷ 461.00 (10m)	448.00÷ 458.00 (10m)	461.00÷ 463.00 (2m)	458.00÷ 460.00 (2m)	463.00÷ 534.00 (71m)	460.00÷ 534.00 (71m)		
	IR14									463.00÷ 523.00 (60m)	463.00÷ 523.00 (60m)	492.00÷ 506.00 (14m)	488.00÷ 502.00 (14m)
	IR1K	548.00÷ 748.00 (200m)	548.00÷ 748.00 (200m)	546.00÷ 548.00 (2m)	546.00÷ 548.00 (2m)	536.00÷ 546.00 (10m)	536.00÷ 546.00 (10m)	534.00÷ 536.00 (2m)	534.00÷ 536.00 (2m)	523.00÷ 534.00 (11m)	523.00÷ 534.00 (11m)		

Figura 2 – Elenco tipo e posizione barriere per la strada principale

La ragione per cui viene adottata una barriera H4 BP, anziché H3 BP in corrispondenza del cavalca ferrovia è dovuta alle prescrizioni Italferr in caso di intersezioni con linee ferroviarie.

Poiché la modalità di installazione sono previste conformi a quanto riportato sui certificati di omologazione delle barriere, non sono necessari adattamenti da progettare.