

COMMITTENTE



PROGETTAZIONE:



DIREZIONE TECNICA

U.O. INFRASTRUTTURE CENTRO

PROGETTO DEFINITIVO

ITINERARIO NAPOLI-BARI.

RADDOPPIO TRATTA CANCELLO - BENEVENTO.

II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO - VITULANO.

1° LOTTO FUNZIONALE FRASSO - TELESE.

NV07 – Viabilità di accesso all'area di sicurezza al km 23+246

Relazione tecnica e tecnica di sicurezza

SCALA:

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

IF0H 12 D 11 RG NV0700 001 A

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato	Data
A	EMISSIONE ESECUTIVA	R. Velotta	Giugno 2017	M. Venturelli	Giugno 2017	F. Cerrone	Giugno 2017	F. Cerrone	Giugno 2017

ITALFERR S.p.A.
Direzione Tecnica
Infrastrutture Centro
Dott. Ing. Fabrizio Angelini
n° 16362 del 11/11/2017

File: IF0H12D11RGNV0700001A.doc

n. Elab.:

1L 255

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	ITINERARIO NAPOLI-BARI. RADDOPPIO TRATTA CANCELLO – BENEVENTO. II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO – VITULANO. 1° LOTTO FUNZIONALE FRASSO - TELESE.					
NV07 – Viabilità di accesso all'area di sicurezza al km 23+246 Relazione tecnica e tecnica di sicurezza	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	IF0H	12 D 11	RG	NV0700 001	A	2 di 17

INDICE

1. PREMESSA	3
2. SCOPO DEL DOCUMENTO	4
3. NORMATIVA DI RIFERIMENTO	5
4. CRITERI E CARATTERISTICHE PROGETTUALI.....	7
5. ANDAMENTO PLANIMETRICO.....	8
6. ANDAMENTO ALTIMETRICO	9
6.1 VERIFICA ANDAMENTO ALTIMETRICO	9
7. SOVRASTRUTTURA STRADALE	11
8. BARRIERE DI SICUREZZA	12
9. SEGNALETICA.....	13
10. INTERSEZIONI.....	14
10.1 TRIANGOLI DI VISIBILITÀ	14

	ITINERARIO NAPOLI-BARI. RADDOPPIO TRATTA CANCELLO – BENEVENTO. II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO – VITULANO. 1° LOTTO FUNZIONALE FRASSO - TELESE.					
NV07 – Viabilità di accesso all'area di sicurezza al km 23+246 Relazione tecnica e tecnica di sicurezza	COMMESSA IF0H	LOTTO 12 D 11	CODIFICA RG	DOCUMENTO NV0700 001	REV. A	FOGLIO 3 di 17

1. PREMESSA

Nell'ambito del Progetto Definitivo del secondo lotto funzionale "Frasso Telesino-Vitulano" del raddoppio della tratta Cancello-Benevento (facente parte dell'itinerario Napoli-Bari) sono previsti i seguenti interventi:

1. adeguamento delle viabilità esistenti interferite dalla nuova linea ferroviaria;
2. realizzazione di deviazioni provvisorie;
3. adeguamento delle viabilità esistenti per il collegamento della rete stradale alle stazioni/fermate previste in progetto;
4. realizzazione di nuove viabilità per il collegamento della rete stradale con le aree di soccorso/sicurezza previste in progetto.

Oggetto della presente relazione è la descrizione tecnica della *Viabilità di accesso all'area di sicurezza al km 23+246* (NV07).

Il tratto in oggetto è finalizzato a consentire l'accesso all'area di sicurezza al km 23+246 attraverso il collegamento con l'attuale viabilità "S.P. 113 - Via San Giovanni" nel Comune di Telese (BN).

Il progetto è stato sviluppato sulla base delle prescrizioni riferite alle *Strade per l'accesso alle uscite/ accessi laterali e/o verticali* contenute nel documento RFI "Manuale di Progettazione Parte II – Sezione 4 Gallerie" (RFIDTCSICSGAMAIFS001A).

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	ITINERARIO NAPOLI-BARI. RADDOPPIO TRATTA CANCELLO – BENEVENTO. II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO – VITULANO. 1° LOTTO FUNZIONALE FRASSO - TELESE.					
NV07 – Viabilità di accesso all'area di sicurezza al km 23+246 Relazione tecnica e tecnica di sicurezza	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	IF0H	12 D 11	RG	NV0700 001	A	4 di 17

2. SCOPO DEL DOCUMENTO

Scopo del presente documento è la descrizione tecnica della *Viabilità di accesso all'area di sicurezza al km 23+246* (NV07) inserita nell'ambito del secondo lotto funzionale “Frasso Telesino-Vitulano” del raddoppio della tratta Cancello-Benevento (facente parte dell'itinerario Napoli-Bari).

Nel seguito, dopo aver riportato le normative di riferimento adottate, si riporta:

- I criteri e caratteristiche progettuali utilizzati;
- Le caratteristiche e la verifica dell'andamento planimetrico e dell'andamento altimetrico;
- La configurazione della sovrastruttura stradale;
- Le caratteristiche delle barriere di sicurezza e della segnaletica;
- Le caratteristiche delle intersezioni e la determinazione dei triangoli di visibilità.

	ITINERARIO NAPOLI-BARI. RADDOPPIO TRATTA CANCELLO – BENEVENTO. II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO – VITULANO. 1° LOTTO FUNZIONALE FRASSO - TELESE.					
NV07 – Viabilità di accesso all'area di sicurezza al km 23+246 Relazione tecnica e tecnica di sicurezza	COMMESSA IF0H	LOTTO 12 D 11	CODIFICA RG	DOCUMENTO NV0700 001	REV. A	FOGLIO 5 di 17

3. **NORMATIVA DI RIFERIMENTO**

Per la definizione geometrico-funzionale della viabilità sono state adottate le disposizioni legislative di seguito elencate.

- 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: *“Regolamento recante istruzioni tecniche per la progettazione l'omologazione e l'impiego delle barriere stradali di sicurezza”*;
- D.M. 03/06/1998: *“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”*.

	ITINERARIO NAPOLI-BARI. RADDOPPIO TRATTA CANCELLO – BENEVENTO. II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO – VITULANO. 1° LOTTO FUNZIONALE FRASSO - TELESE.					
NV07 – Viabilità di accesso all'area di sicurezza al km 23+246 Relazione tecnica e tecnica di sicurezza	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	IF0H	12 D 11	RG	NV0700 001	A	6 di 17

Inoltre, sono state prese in considerazione le prescrizioni riferite alle *Strade per l'accesso alle uscite/ accessi laterali e/o verticali* contenute nel documento RFI “*Manuale di Progettazione Parte II – Sezione 4 Gallerie*” (RFIDTCSICSGAMAIFS001A).

	ITINERARIO NAPOLI-BARI. RADDOPPIO TRATTA CANCELLO – BENEVENTO. II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO – VITULANO. 1° LOTTO FUNZIONALE FRASSO - TELESE.					
NV07 – Viabilità di accesso all'area di sicurezza al km 23+246 Relazione tecnica e tecnica di sicurezza	COMMESSA IF0H	LOTTO 12 D 11	CODIFICA RG	DOCUMENTO NV0700 001	REV. A	FOGLIO 7 di 17

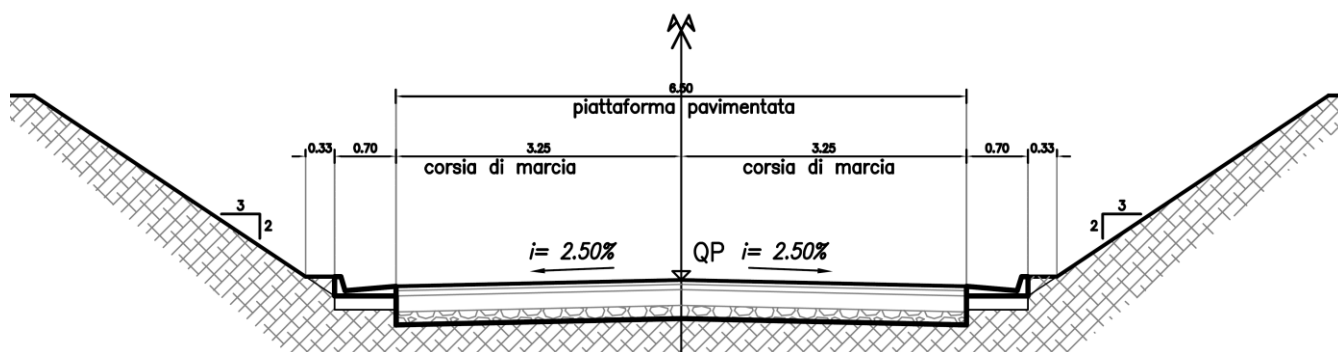
4. CRITERI E CARATTERISTICHE PROGETTUALI

Il tratto in oggetto è finalizzato a consentire l'accesso all'area di sicurezza al km 23+246 attraverso il collegamento con l'attuale viabilità "S.P. 113 - Via San Giovanni" nel Comune di Teleso (BN).

Il tracciato è stato definito mediante un andamento plano-altimetrico compatibile i vincoli imposti dal raccordo alla viabilità esistente e dalla quota del piazzale, ed è stato sviluppato sulla base delle prescrizioni riferite alle *Strade per l'accesso alle uscite/ accessi laterali e/o verticali* contenute nel documento RFI "Manuale di Progettazione Parte II – Sezione 4 Gallerie" (RFIDTCSICSGAMAIFS001A). In particolare, sono state rispettate le seguenti caratteristiche:

- Sezione trasversale con larghezza complessiva pari a 6,50 m costituita da due corsie da 3,25 m (corrispondente alla piattaforma prevista dal D.M. 05/11/2001 per le strade locali di categoria F priva delle banchine laterali);
- Pendenza massima delle livellette pari a 16%.
- Raggio minimo delle curve circolari pari a 11 m.

Nella figura seguente è riportata una sezione tipo in trincea.



 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	ITINERARIO NAPOLI-BARI. RADDOPPIO TRATTA CANCELLO – BENEVENTO. II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO – VITULANO. 1° LOTTO FUNZIONALE FRASSO - TELESE.					
NV07 – Viabilità di accesso all'area di sicurezza al km 23+246 Relazione tecnica e tecnica di sicurezza	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	IF0H	12 D 11	RG	NV0700 001	A	8 di 17

5. ANDAMENTO PLANIMETRICO

L'andamento planimetrico è composto da un unico rettifilo di lunghezza pari a 183,57 m come riportato nella tabella seguente.

NV07 Elementi planimetrici

Num.	Elem.	Progressiva Lunghezza	Raggio In. Raggio Fn.	Parametro A Scostamento		COORDINATE		Azimuth	Deviazione
						E	N		
1	Rett.	0+000.00	-	-	I	2477494.888	4560988.222	181.03c	0.00c
		138.57	-	-	F	2477535.564	4560855.759	181.03c	
		0+138.57							

La piattaforma stradale è a due falde, inclinate verso l'esterno, con pendenza trasversale pari a q=2,5%.

 GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	ITINERARIO NAPOLI-BARI. RADDOPPIO TRATTA CANCELLO – BENEVENTO. II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO – VITULANO. 1° LOTTO FUNZIONALE FRASSO - TELESE.					
NV07 – Viabilità di accesso all'area di sicurezza al km 23+246 Relazione tecnica e tecnica di sicurezza	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	IF0H	12 D 11	RG	NV0700 001	A	9 di 17

6. ANDAMENTO ALTIMETRICO

L'andamento altimetrico è composto dalla successione di elementi riportati nella tabella seguente.

NV07 Elementi altimetrici

1	LIVELLETTA		Distanza:	20.00	Sviluppo:	20.00	Diff.Qt.:	-0.20	Pendenza (h/b):	-1.000000
	ESTREMI LIVELLETTE		Prog.1	0+000.00	Quota 1	66.18	Prog.2	0+005.98	Quota 2	66.12
	VERTICI LIVELLETTE		Prog.1	0+000.00	Quota 1	66.18	Prog.2	0+020.00	Quota 2	65.98
2	PARABOLA		Distanza:	28.05	Sviluppo:	28.05				
	Raggio:	1000.000	Lunghezza	28.05	A:	2.805				
	ESTREMI		Prog.1	0+005.98	Quota 1	66.12	Prog.2	0+034.02	Quota 2	66.24
	VERTICE		Prog	0+020.00	Quota	65.98				
3	LIVELLETTA		Distanza:	103.47	Sviluppo:	103.49	Diff.Qt.:	1.87	Pendenza (h/b):	1.804669
	ESTREMI LIVELLETTE		Prog.1	0+034.02	Quota 1	66.24	Prog.2	0+109.94	Quota 2	67.61
	VERTICI LIVELLETTE		Prog.1	0+020.00	Quota 1	65.98	Prog.2	0+123.47	Quota 2	67.85
4	PARABOLA		Distanza:	27.07	Sviluppo:	27.07				
	Raggio:	1500.000	Lunghezza	27.07	A:	1.805				
	ESTREMI		Prog.1	0+109.94	Quota 1	67.61	Prog.2	0+137.01	Quota 2	67.85
	VERTICE		Prog	0+123.47	Quota	67.85				
5	LIVELLETTA		Distanza:	15.73	Sviluppo:	15.73	Diff.Qt.:	0.00	Pendenza (h/b):	0.000000
	ESTREMI LIVELLETTE		Prog.1	0+137.01	Quota 1	67.85	Prog.2	0+139.20	Quota 2	67.85
	VERTICI LIVELLETTE		Prog.1	0+123.47	Quota 1	67.85	Prog.2	0+139.20	Quota 2	67.85

6.1 Verifica andamento altimetrico

La verifica dell'andamento planimetrico ai criteri progettuali utilizzati è riportata nella tabella seguente.

NV07 Verifica andamento altimetrico

Elemento	i [%]	i _{max} [%]	Esito verifica
Livelletta 1	1,00%	16%	verifica soddisfatta
Livelletta 2	1,81%	16%	verifica soddisfatta
Livelletta 3	0,00%	16%	verifica soddisfatta

La notazione utilizzata in tabella, con riferimento a ciascuna livelletta, è la seguente:

- i = pendenza;

	ITINERARIO NAPOLI-BARI. RADDOPPIO TRATTA CANCELLO – BENEVENTO. II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO – VITULANO. 1° LOTTO FUNZIONALE FRASSO - TELESE.					
NV07 – Viabilità di accesso all'area di sicurezza al km 23+246 Relazione tecnica e tecnica di sicurezza	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	IF0H	12 D 11	RG	NV0700 001	A	10 di 17

- $i_{\max}$ = pendenza massima;
- Esito verifica = esito della verifica di conformità ai criteri progettuali utilizzati.

Dalla tabella si evince che la verifica è soddisfatta.

	ITINERARIO NAPOLI-BARI. RADDOPPIO TRATTA CANCELLO – BENEVENTO. II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO – VITULANO. 1° LOTTO FUNZIONALE FRASSO - TELESE.					
NV07 – Viabilità di accesso all'area di sicurezza al km 23+246 Relazione tecnica e tecnica di sicurezza	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	IF0H	12 D 11	RG	NV0700 001	A	11 di 17

7. SOVRASTRUTTURA STRADALE

Per la viabilità in oggetto è stata adottata una configurazione della sovrastruttura stradale di spessore pari a 37 cm costituita dai seguenti strati:

- Strato di usura in conglomerato bituminoso: 4 cm;
- Strato di collegamento (binder) in conglomerato bituminoso: 5 cm;
- Strato di base in conglomerato bituminoso: 8 cm;
- Strato di fondazione in misto stabilizzato compattato: 20 cm.

 GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	ITINERARIO NAPOLI-BARI. RADDOPPIO TRATTA CANCELLO – BENEVENTO. II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO – VITULANO. 1° LOTTO FUNZIONALE FRASSO - TELESE.					
NV07 – Viabilità di accesso all'area di sicurezza al km 23+246 Relazione tecnica e tecnica di sicurezza	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	IF0H	12 D 11	RG	NV0700 001	A	12 di 17

8. **BARRIERE DI SICUREZZA**

La viabilità si sviluppa con corpo stradale in rilevato di altezza inferiore ad 1 m, ed in trincea con cunetta triangolare. Pertanto, coerentemente alle prescrizioni del D.M. 21/06/2004 e D.M. 05/11/201, non sono previste barriere di sicurezza.

	ITINERARIO NAPOLI-BARI. RADDOPPIO TRATTA CANCELLO – BENEVENTO. II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO – VITULANO. 1° LOTTO FUNZIONALE FRASSO - TELESE.					
NV07 – Viabilità di accesso all'area di sicurezza al km 23+246 Relazione tecnica e tecnica di sicurezza	COMMESSA IF0H	LOTTO 12 D 11	CODIFICA RG	DOCUMENTO NV0700 001	REV. A	FOGLIO 13 di 17

9. SEGNALETICA

In corrispondenza dell'inizio della viabilità e dell'inizio del piazzale, si prevede la seguente segnaletica stradale verticale conforme alle specifiche RFI:

- “Divieto permanente di sosta e di fermata”: collocato a monte del tratto stradale di progetto;
- “Proprietà di RFI”: collocato a monte del tratto stradale di progetto;
- “Divieto di transito ai veicoli non autorizzati”: collocato a monte del tratto stradale di progetto;
- “Accesso di emergenza”: collocato a valle del tratto stradale in corrispondenza del cancello di accesso al piazzale.

Lungo l'intero tratto stradale è stata prevista, inoltre, una segnaletica stradale orizzontale costituita da strisce continue per la delimitazione dei margini e per la separazione delle corsie.

	ITINERARIO NAPOLI-BARI. RADDOPPIO TRATTA CANCELLO – BENEVENTO. II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO – VITULANO. 1° LOTTO FUNZIONALE FRASSO - TELESE.					
NV07 – Viabilità di accesso all'area di sicurezza al km 23+246 Relazione tecnica e tecnica di sicurezza	COMMESSA IF0H	LOTTO 12 D 11	CODIFICA RG	DOCUMENTO NV0700 001	REV. A	FOGLIO 14 di 17

10. INTERSEZIONI

La viabilità di progetto NV07 è collegata alla viabilità esistente “S.P. 113 - Via San Giovanni” attraverso una intersezione a T.

Per quanto riguarda la gerarchizzazione delle manovre, i flussi veicolari provenienti dalla viabilità di progetto NV07 sono regolamentati attraverso segnaletica di “STOP”. La viabilità di progetto NV07 costituisce, quindi, “strada secondaria” rispetto alla viabilità esistente “S.P. 113 - Via San Giovanni” che assume, pertanto, i caratteri di “strada principale”.

10.1 Triangoli di visibilità

Per il corretto e sicuro funzionamento delle intersezioni, è necessario che i veicoli che giungono all'incrocio e che si apprestano a compiere le manovre di attraversamento o di immissione possano reciprocamente vedersi onde adeguare la loro condotta di guida nei modi di regolazione dell'incrocio stesso.

A tal fine, come prescritto dal D.M. 19/04/2006, per le intersezioni previste in progetto sono state individuate le zone, denominate triangoli di visibilità (di cui nel seguito si riporta uno schema), che debbono essere libere da qualsiasi ostacolo che impedirebbe ai veicoli di vedersi.



	ITINERARIO NAPOLI-BARI. RADDOPPIO TRATTA CANCELLO – BENEVENTO. II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO – VITULANO. 1° LOTTO FUNZIONALE FRASSO - TELESE.					
NV07 – Viabilità di accesso all'area di sicurezza al km 23+246 Relazione tecnica e tecnica di sicurezza	COMMESSA IF0H	LOTTO 12 D 11	CODIFICA RG	DOCUMENTO NV0700 001	REV. A	FOGLIO 15 di 17

Nel caso di regolazione con STOP, indicando con L e D, rispettivamente, il lato minore ed il lato maggiore del triangolo di visibilità, si ha:

- $L = 3 \text{ m}$;
- $D = v \cdot t$; dove:
 - v = velocità di riferimento [m/s], pari alla velocità di progetto della strada principale, oppure, in presenza di limiti di velocità, la massima velocità consentita;
 - t = tempo di manovra = 6 s (tale tempo deve essere aumentato di 1 s per ogni punto percentuale in più della pendenza del ramo secondario, quando la stessa supera il 2%).

La determinazione dei triangoli di visibilità per l'intersezione tra la viabilità di progetto NV07 e la viabilità esistente "S.P. 113 - Via San Giovanni" è riportata nella tabella e figura seguente.

Essendo il tratto di viabilità "S.P. 113 - Via San Giovanni" (interferente con la viabilità di progetto NV07) in prosecuzione al tratto di viabilità "S.P. 113 - Via Napoli" (interferente con la viabilità NV06A), analogamente alle verifiche condotte per l'intersezione tra la viabilità NV06A e la viabilità "S.P. 113 - Via Napoli" (cfr. Cap. 10 relazione "IF0H12D11RG NV0600001A"), i triangoli di visibilità sono stati determinati sulla base di una massima velocità consentita (velocità limite amministrativo) pari a 50 km/h lungo la "S.P. 113 - Via San Giovanni" (strada principale).

**NV07 – Viabilità di accesso all'area di sicurezza
al km 23+246**

Relazione tecnica e tecnica di sicurezza

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IF0H	12 D 11	RG	NV0700 001	A	16 di 17

NV07

Intersezione con viabilità esistente "S.P. 113 - Via San Giovanni" - Triangolo di visibilità Lato Ovest

Vlim [km/h]	v [m/s]	regolazione manovra	L [m]	t [m/s]	i [%]	Δt [s]	teff [s]	D [m]	Esito verifica
50	14	STOP	3	6	<2	0	6	83,33	soddisfatta

Vlim = velocità limite amministrativo della strada principale

v = velocità di riferimento = $V_{lim}/3,6$

regolazione manovra = tipo di regolamentazione manovra non prioritaria

L = lato minore del triangolo di visibilità

t = tempo di manovra

i = pendenza longitudinale del ramo secondario

Δt = incremento del tempo di manovra

teff = tempo di manovra effettivo = $t + \Delta t$

D = lato maggiore del triangolo di visibilità = $v \cdot teff$

NV07

Intersezione con viabilità esistente "S.P. 113 - Via San Giovanni" - Triangolo di visibilità Lato Est

Vlim [km/h]	v [m/s]	regolazione manovra	L [m]	t [m/s]	i [%]	Δt [s]	teff [s]	D [m]	Esito verifica
50	14	STOP	3	6	<2	0	6	83,33	soddisfatta

Vlim = velocità limite amministrativo della strada principale

v = velocità di riferimento = $V_{lim}/3,6$

regolazione manovra = tipo di regolamentazione manovra non prioritaria

L = lato minore del triangolo di visibilità

t = tempo di manovra

i = pendenza longitudinale del ramo secondario

Δt = incremento del tempo di manovra

teff = tempo di manovra effettivo = $t + \Delta t$

D = lato maggiore del triangolo di visibilità = $v \cdot teff$

**NV07 – Viabilità di accesso all'area di sicurezza
al km 23+246**

Relazione tecnica e tecnica di sicurezza

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IF0H	12 D 11	RG	NV0700 001	A	17 di 17

