

	<b>MANUALE DI PROGETTAZIONE DELLE OPERE CIVILI</b> <b>PARTE II - SEZIONE 3</b> <b>CORPO STRADALE</b>	
<b>MANUALE</b> <b>PARTE II - SEZIONE 3</b>	Codifica: <b><u>RFI DTC SI CS MA IFS 001 A</u></b>	FOGLIO 218 di 229

### 3.12.3.5 DISTANZA DELLE LINEE FERROVIE DAI FABBRICATI ESISTENTI

Nella progettazione di nuovi tratti di linee ferroviarie si dovrà di norma rispettare una distanza minima dai fabbricati esistenti di almeno 30 m, in coerenza con il DPR 753/1980.

Qualora tale distanza minima non possa essere garantita si dovrà valutare l'opportunità di adottare misure mitigative tenendo conto:

- dello stato dei luoghi;
- delle caratteristiche dei fabbricati;
- delle prescrizioni delle NTC 2008 e in particolare del paragrafo 3.6.3.4 "Urti da traffico ferroviario";
- della prescrizione della Fiche UIC 777-2 "Structures built over railway lines – Construction requirements in the track zone".

### 3.12.3.6 INVASIONE DELLA SEDE FERROVIARIA

#### 3.12.3.6.1 Protezione dalla caduta di oggetti di piccole dimensioni.

La caduta sulla sede ferroviaria di oggetti di piccole dimensioni può essere determinata dal verificarsi sia di eventi accidentali che di atti vandalici (per es. lancio di sassi).

Il rischio che tali oggetti possano causare un grave incidente è remoto. E' comunque necessario impedire che, dolosamente o accidentalmente, oggetti anche di piccole dimensioni vengano a cadere sulla sede ferroviaria. Per quanto riguarda i cavalcavia, le indicazioni circa i dispositivi da adottare sono contenute nella Parte II-Sezione 2 "Ponti e Strutture" del Presente Manuale.

In particolare si ricorda che, nel caso dei cavalcavia è sempre necessario porre in opera reti di protezione.

Tale necessità si presenta anche nel caso di parallelismo in stretto affiancamento quando la piattaforma ferroviaria è disposta a un livello inferiore a quello della viabilità stradale. Nel successivo par. 3.12.3.5.4 vengono fornite le indicazioni in merito alle distanze e ai dislivelli per i quali prevedere, in questo caso, la posa di reti di protezione che avranno le stesse caratteristiche di quelle adottate sui cavalcavia.

#### 3.12.3.6.2 Protezione dalla caduta di automezzi sviati dalla sede stradale

L'invasione della sede ferroviaria da parte di un automezzo sviato dalla sede stradale si può verificare sia nel caso dell'intersezione dei tracciati (cavalcavia) che nel caso del loro parallelismo.

Tuttavia, mentre nel caso di un cavalcavia si verifica sempre la necessità di contrastare l'eventuale svio di un automezzo mediante l'adozione di barriere stradali di sicurezza, nel caso di affiancamento tale necessità dipende dalla posizione reciproca delle sedi ferroviaria e stradale.

Tale concetto è tenuto in considerazione dalla vigente norma relativa alle barriere stradali di sicurezza, che ne prescrive l'uso per una serie di casi (tra cui i bordi di tutte le opere d'arte all'aperto, quali ponti, viadotti, sovrappassi e muri di sostegno della carreggiata stradale, indipendentemente dalla loro estensione longitudinale e dall'altezza dal piano di campagna), mentre non ne prescrive l'uso nelle sezioni stradali in rilevato qualora le scarpate abbiano pendenza inferiore a 2/3 e si verifichi l'assenza di situazioni di potenziale pericolosità a valle delle scarpate stesse.

Quando la fuoriuscita di un automezzo non compromette le condizioni di sicurezza, infatti, la presenza di una via di fuga laterale dall'infrastruttura stradale può anzi rappresentare il miglior modo di controllare artificialmente lo svio di veicoli, permettendo che gli stessi si fermino per inerzia senza incontrare ostacoli,