

COMMITTENTE



PROGETTAZIONE:



**DIREZIONE TECNICA**  
**U.O. INFRASTRUTTURE CENTRO**

**PROGETTO DEFINITIVO**

**ITINERARIO NAPOLI-BARI.**  
**RADDOPPIO TRATTA CANCELLO - BENEVENTO.**  
**II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO - VITULANO.**  
**3° LOTTO FUNZIONALE SAN LORENZO - VITULANO.**

**NV28 – Viabilità di accesso alla SSE di Ponte al km 42+345**

Relazione tecnica e tecnica di sicurezza

SCALA:

-

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

IF0H 32 D 11 RG NV2800 001 B

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	
A	EMISSIONE ESECUTIVA	R. Velotta	Giugno 2017	M. Venturelli	Giugno 2017	F.Cerrone	Giugno 2017	ITALFERR S.p.A. Autorizzazio Direzione Tecnica Infrastrutture Centro Dott. Ing. Enzo Arguini Ordine degli Ingegneri della Provincia di Roma n. 16302 del 1/11
B	EMISSIONE ESECUTIVA	F. D'Angeli	Luglio 2018	F. Bayetta	Luglio 2018	F.Cerrone	Luglio 2018	

File: IF0H32D11RGNV2800001B.doc

n. Elab.: 3L 250

**NV28 – Viabilità di accesso alla SSE di Ponte al km 42+345**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IF0F	32 D 11	RG	NV2800 001	B	2 di 16

Relazione tecnica e tecnica di sicurezza

## INDICE

1. PREMESSA .....	3
2. SCOPO DEL DOCUMENTO .....	4
3. NORMATIVA DI RIFERIMENTO.....	5
4. CRITERI E CARATTERISTICHE PROGETTUALI.....	6
5. ANDAMENTO PLANIMETRICO.....	8
5.1 VERIFICA ANDAMENTO PLANIMETRICO.....	9
6. ANDAMENTO ALTIMETRICO .....	10
6.1 VERIFICA ANDAMENTO ALTIMETRICO.....	11
7. ALLARGAMENTI DELLA CARREGGIATA PER ISCRIZIONE DEI VEICOLI IN CURVA .....	12
8. SOVRASTRUTTURA STRADALE .....	13
9. BARRIERE DI SICUREZZA .....	14
10. SEGNALETICA.....	16

	<b>ITINERARIO NAPOLI-BARI.</b> <b>RADDOPPIO TRATTA CANCELLO – BENEVENTO.</b> <b>II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO – VITULANO.</b> <b>3° LOTTO FUNZIONALE SAN LORENZO – VITULANO.</b>					
<b>NV28 – Viabilità di accesso alla SSE di Ponte al km 42+345</b>  Relazione tecnica e tecnica di sicurezza	COMMESSA IF0F	LOTTO 32 D 11	CODIFICA RG	DOCUMENTO NV2800 001	REV. B	FOGLIO 3 di 16

## 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 alla SSE di Ponte al km 42+345 (NV28)*.

Il tratto in oggetto è finalizzato a consentire l'accesso all'area di soccorso al km 35+850 attraverso il collegamento con la viabilità locale del Comune di Torrecuso (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).

## 2. SCOPO DEL DOCUMENTO

Scopo del presente documento è la descrizione tecnica della *Viabilità di accesso alla SSE di Ponte al km 42+345 (NV28)* inserita nell'ambito del secondo lotto funzionale "Frasso Telesino-Vitulano" del raddoppio della tratta Canello-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;
- Gli allargamenti della carreggiata per iscrizione dei veicoli in curva;
- La configurazione della sovrastruttura stradale;
- Le caratteristiche delle barriere di sicurezza e della segnaletica.

 <b>ITALFERR</b> GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	<b>ITINERARIO NAPOLI-BARI.</b> <b>RADDOPPIO TRATTA CANCELLO – BENEVENTO.</b> <b>II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO – VITULANO.</b> <b>3° LOTTO FUNZIONALE SAN LORENZO – VITULANO.</b>												
<b>NV28 – Viabilità di accesso alla SSE di Ponte al km 42+345</b>  Relazione tecnica e tecnica di sicurezza	<table border="1"> <thead> <tr> <th>COMMESSA</th> <th>LOTTO</th> <th>CODIFICA</th> <th>DOCUMENTO</th> <th>REV.</th> <th>FOGLIO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>IF0F</td> <td>32 D 11</td> <td>RG</td> <td>NV2800 001</td> <td>B</td> <td>5 di 16</td> </tr> </tbody> </table>	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO	IF0F	32 D 11	RG	NV2800 001	B	5 di 16
COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO								
IF0F	32 D 11	RG	NV2800 001	B	5 di 16								

### 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*”.

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).

#### 4. CRITERI E CARATTERISTICHE PROGETTUALI

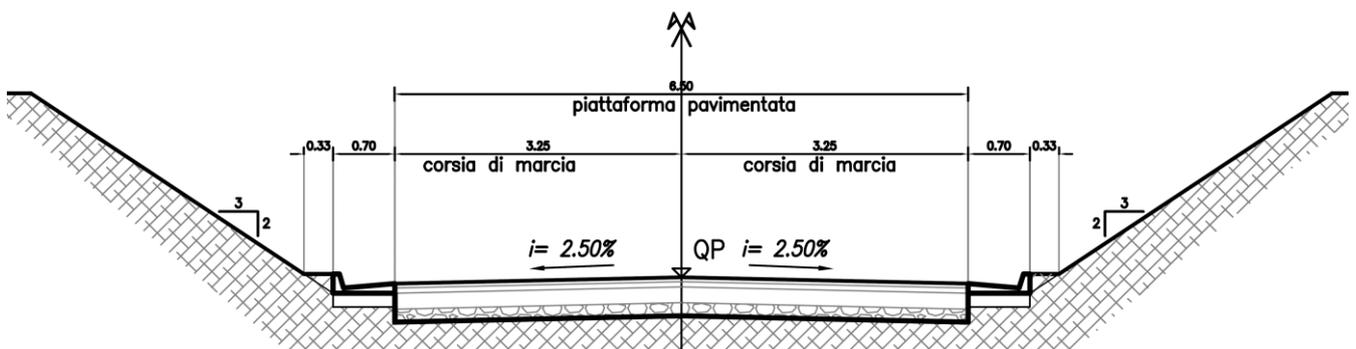
Il tratto in oggetto è finalizzato a consentire l'accesso alla SSE di Ponte al km 42+345 attraverso il collegamento con la viabilità locale del Comune di Torrecuso (BN).

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);
- Raggio minimo delle curve circolari pari a 11 m;
- Pendenza massima delle livellette pari a 16%.

Sono stati previsti, inoltre, gli eventuali allargamenti della carreggiata per iscrizione dei veicoli in curva.

Nella figura seguente è riportata una sezione tipo in trincea.





**NV28 – Viabilità di accesso alla SSE di Ponte al km 42+345**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IF0F	32 D 11	RG	NV2800 001	B	8 di 16

Relazione tecnica e tecnica di sicurezza

## 5. ANDAMENTO PLANIMETRICO

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

NV28										
Elemnti planimetrici										
Elemento	Tipo Punto	Progressiva	Est	Nord	Raggio	Lunghezza	Delta / Theta	Mano	A	P
Nome Tracciato:										
Descrizione:										
Stile:										
Rettifilo	POB	0+000.0000	2494665.142	4561991.605						
Rettifilo	TS	0+004.1572	2494668.586	4561989.276						
Transizione	TS	0+004.1572	2494668.586	4561989.276						
Transizione	SPI	0+011.6718	2494674.81	4561985.065		11.2667	5.3794	Sinistra	5.6317	0.0881
Transizione	SC	0+015.4239	2494678.107	4561983.261						
Curva	SC	0+015.4239	2494678.107	4561983.261						
Curva	PI	0+030.4176	2494691.259	4561976.061	60	29.3856	28.0612	Sinistra		
Curva	CC		4562035.89	2494706.919						
Curva	CS	0+044.8095	2494706.252	4561975.894						
Transizione	CS	0+044.8095	2494706.252	4561975.894						
Transizione	SPI	0+050.8727	2494712.314	4561975.826		18.15	8.666	Sinistra	9.0681	0.2286
Transizione	ST	0+062.9595	2494724.31	4561977.518						
Rettifilo	ST	0+062.9595	2494724.31	4561977.518						
Rettifilo	TS	0+422.0001	2495079.832	4562027.664						
Transizione	TS	0+422.0001	2495079.832	4562027.664						
Transizione	SPI	0+431.1290	2495088.871	4562028.939		13.69	3.9219	Sinistra	6.8439	0.0781
Transizione	SC	0+435.6901	2495093.337	4562029.885						
Curva	SC	0+435.6901	2495093.337	4562029.885						
Curva	PI	0+449.9337	2495107.272	4562032.834	100	28.2969	16.2129	Sinistra		
Curva	CC		4562127.717	2495072.631						
Curva	CS	0+463.9869	2495119.83	4562039.557						
Transizione	CS	0+463.9869	2495119.83	4562039.557						
Transizione	SPI	0+468.5523	2495123.854	4562041.712		13.69	3.9219	Sinistra	6.8439	0.0781
Transizione	ST	0+477.6769	2495131.589	4562046.561						
Rettifilo	ST	0+477.6769	2495131.589	4562046.561						
Rettifilo	TS	0+483.4251	2495136.459	4562049.614						
Transizione	TS	0+483.4251	2495136.459	4562049.614						
Transizione	SPI	0+497.0569	2495148.009	4562056.855		20.4167	9.7482	Destra	10.1985	0.2892
Transizione	SC	0+503.8417	2495154.321	4562059.449						
Curva	SC	0+503.8417	2495154.321	4562059.449						
Curva	PI	0+518.3092	2495167.703	4562064.947	60	28.3929	27.1132	Destra		
Curva	CC		4562003.951	2495177.124						
Curva	CS	0+532.2346	2495182.12	4562063.743						
Transizione	CS	0+532.2346	2495182.12	4562063.743						
Transizione	SPI	0+539.0590	2495188.921	4562063.174		20.4167	9.7482	Destra	10.1985	0.2892
Transizione	ST	0+552.6513	2495202.117	4562059.756						
Rettifilo	ST	0+552.6513	2495202.117	4562059.756						
Rettifilo	POE	0+590.4370	2495238.695	4562050.279						

Lungo i tratti in rettilineo, la piattaforma stradale è a due falde, inclinate verso l'esterno, con pendenza trasversale pari a q=2,5%.

Lungo le curve circolari, la piattaforma stradale è ad unica falda, inclinata verso il centro della curva, con i seguenti valori di pendenza trasversale:

- Curva R=60 m: q=3,5%;
- Curva R=100 m: q=3,5%;
- Curva R=60 m: q=3,5%;

Per quanto riguarda le verifiche piano altimetriche come da manuale RFI si è cercato di rispettare il più possibile le prescrizioni che il DM 05/11/2001 impone per le strade di categoria F urbane. Trattandosi tuttavia di una viabilità collocata su un terreno morfologicamente complesso si è assunta come pendenza longitudinale massima quella del 16% consentita dallo stesso manuale di riferimento.

## 5.1 Verifica andamento planimetrico

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

Tipo Elem	Prog In	Prog out	R	V Max	Lungh	A	Qi	Qf	B	Di	t (sec)	T Circ	Rmin	Lmin	Lmax	Rettilineo tra curve	A(R/3)	A contr	A sopr	R/3<A<R
Rettilineo	0	4.157		26.326	4.157									30	1320					
Clotoide	4.157	15.424		29.92	11.267	26	-0.025	0.035	4.25	2.263							20	17.657	24.462	Verificato
Circonferenza	15.424	44.809	-60	39.295	29.386		-0.035	-0.035			2.692	2.5	Verificato							
Clotoide	44.809	62.959		40	18.15	33	0.035	-0.025	4.25	1.405							20	32.199	28.284	Verificato
Rettilineo	62.959	422		40	359.041									30	1320	L>=300->R>=400. R= 60				
Clotoide	422	435.69		40	13.69	37	-0.025	0.035	3.65	1.6							33.333	31.657	36.515	Verificato
Circonferenza	435.69	463.987	-100	40	28.297		-0.035	-0.035			2.547	2.5	Verificato							
Clotoide	463.987	477.677		40	13.69	37	0.035	-0.025	3.65	1.6							33.333	31.657	36.515	Verificato
Rettilineo	477.677	483.425		40	5.748									5.76	1320	L<300->R>L. R= 60				
Clotoide	483.425	503.842		40	20.417	35	-0.025	0.035	4.25	1.249							20	32.199	28.284	Verificato
Circonferenza	503.842	532.235	60	40	28.393		0.035	0.035			2.555	2.5	Verificato							
Clotoide	532.235	552.651		40	20.417	35	0.035	-0.025	4.25	1.249							20	32.199	28.284	Verificato
Rettilineo	552.651	590.437		37.054	37.786									30	1320					

La velocità di progetto massima per questa viabilità, dati i forti vincoli piano-altimetrici della zona, è stata fissata a 40 km/h. Dalla tabella si evince che l'unico parametro che non soddisfa la normativa di riferimento DM 05/11/2001 è la lunghezza del rettilineo fra la prima e la seconda curva che data la sua lunghezza avrebbe dovuto essere delimitato da curve di raggio planimetrico almeno pari a 400 metri. Come abbiamo già evidenziato i forti vincoli presenti nella zona non consentono l'inserimento di tali raggi di curvatura per cui si ritiene accettabile tale ipotesi di tracciato.

## 6. ANDAMENTO ALTIMETRICO

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

Elemento: Pendenza					
POB	2.3938	104.1415	0	0	
PVC	0+000.3374	104.2091	0	0	
Pendenza Tangenti:	2.47%				
Lunghezza Tangenti:	2.7312				
Elemento: Parabola					
PVC	0+000.3374	104.2091	2494665.422	4561991.416	
PVI	0+017.0970	104.6238	2494665.422	4561991.416	
PVCC	5.8465	354.1326	2494665.422	4561991.416	
PVT	0+033.6512	107.2724	2494665.422	4561991.416	
R:	-250				
Lunghezza:	33.3137				
Pendenza Ingresso:	2.47%				
Pendenza Uscita:	16.00%				
Elemento: Pendenza					
PVT	0+033.6512	107.2724	2494695.17	4561977.052	
PVC	0+096.2053	117.2811	2494695.17	4561977.052	
Pendenza Tangenti:	16.00%				
Lunghezza Tangenti:	62.5541				
Elemento: Parabola					
PVC	0+096.2053	117.2811	2494757.23	4561982.162	
PVI	0+139.8995	124.2722	2494757.23	4561982.162	
PVCC	0+176.7804	-386.3136	2494757.23	4561982.162	
PVT	0+184.1448	123.6332	2494757.23	4561982.162	
VHIGH	0+176.7804	123.6864	2494757.23	4561982.162	
R:	510				
Lunghezza:	87.9396				
Pendenza Ingresso:	16.00%				
Pendenza Uscita:	-1.44%				
Elemento: Pendenza					
PVT	0+184.1448	123.6332	2494844.308	4561994.444	
PVC	0+351.4291	121.2174	2494844.308	4561994.444	
Pendenza Tangenti:	-1.44%				
Lunghezza Tangenti:	167.2843				
Elemento: Parabola					
PVC	0+351.4291	121.2174	2495009.952	4562017.808	
PVI	0+388.9805	120.6751	2495009.952	4562017.808	
PVCC	0+343.9203	-398.7284	2495009.952	4562017.808	
PVT	0+426.0643	114.7425	2495009.952	4562017.808	
R:	520				
Lunghezza:	74.6352				
Pendenza Ingresso:	-1.44%				
Pendenza Uscita:	-16.00%				

Elemento: Parabola					
PVT	0+426.0643	114.7425	2495083.855	4562028.24	
PVC	0+538.4040	96.7706	2495083.855	4562028.24	
Pendenza Tangenti:	-16.00%				
Lunghezza Tangenti:	112.3397				
Elemento: Circolare					
PVC	0+538.4040	96.7706	2495188.236	4562062.945	
PVI	0+561.6401	93.0533	2495188.236	4562062.945	
PVCC	0+585.7948	393.0038	2495188.236	4562062.945	
PVT	0+585.1717	93.0045	2495188.236	4562062.945	
R:	-300				
Lunghezza:	46.7677				
Pendenza Ingresso:	-16.00%				
Pendenza Uscita:	-0.21%				
Elemento: Parabola					
PVT	0+585.1717	93.0045	2495233.598	4562051.6	
POE	0+593.1774	92.9878	2495233.598	4562051.6	
Pendenza Tangenti:	-0.21%				
Lunghezza Tangenti:	8.0057				

## 6.1 Verifica andamento altimetrico

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

Tipo Racc	P. In	P. Out	P. Media	R	Prog In	Prog out	V Max	Delta P.	Dist Arr	Verso Marcia	R Ottico
Concavo	-16	-2.474	-9.237	-250	0.337	33.651	35.735	13.526	38.186	Inverso	625.046
Convesso	1.444	-16	-7.278	510	96.205	184.145	40	17.444	43.323	Inverso	503.643
Convesso	-1.444	-15.998	-8.721	520	351.429	426.064	40	14.554	43.987	Diretto	519.197
Concavo	-15.998	-0.208	-8.103	-300	538.404	585.172	40	15.79	43.696	Diretto	756.122

Dalla tabella si evince che la verifica per il primo e l'ultimo raccordo verticale non è soddisfatta. Si tratta di due raccordi concavi con cui la viabilità si collega da una parte all'intersezione con la SP106 e dall'altra alla SSE, due zone ben illuminate da impianti di illuminazione rispettivamente esistente e di progetto, per cui la visibilità nei due raccordi è comunque sempre garantita.

## 7. ALLARGAMENTI DELLA CARREGGIATA PER ISCRIZIONE DEI VEICOLI IN CURVA

Nei tratti in curva, il valore dell'allargamento delle corsie prescritto per consentire l'iscrizione dei veicoli è pari a:

$$E=45/R$$

dove R [m] è il raggio esterno della corsia (per R > 40 m si può assumere, nel caso di strade ad unica carreggiata a due corsie, il valore del raggio uguale a quello dell'asse della carreggiata). Se il valore  $E=45/R$  è inferiore a 20 cm, le corsie conservano le larghezze che hanno in rettilineo avendosi un allargamento effettivo  $E_{\text{effettivo}}=0$ , se il valore  $E=45/R$  è maggiore o uguale a 20 cm, l'allargamento effettivo è  $E_{\text{effettivo}}=E$ .

Il valore così determinato potrà essere opportunamente ridotto, al massimo fino alla metà, qualora si ritenga poco probabile l'incrocio in curva di due veicoli appartenenti ai seguenti tipi : autobus ed autocarri di grosse dimensioni, autotreni ed autoarticolati

Nella tabella seguente, per ciascuna curva sono riportati i valori  $E=45/R$ , con i valori effettivi corrispondenti ( $E_{\text{effettivo}}$ ) ed i valori adottati ( $E_{\text{adottato}}$ ) degli allargamenti per iscrizione.

**NV28**  
**Allargamenti iscrizione in curva**

R [m]	E = 45/R [m]	E effettivo [m]	E adottato [m]
60	0,75	0,75	0,75
100	0,45	0,45	0,45
60	0,75	0,75	0,75

## 8. SOVRASTRUTTURA STRADALE

Per la viabilità in oggetto è stata adottata una configurazione della sovrastruttura stradale, di spessore pari a 43 cm, costituita dai seguenti strati:

- Strato di usura in conglomerato bituminoso	5 cm
- Strato di collegamento (binder) in conglomerato bituminoso	5 cm
- Strato di base in conglomerato bituminoso	8 cm
- Strato di fondazione di inerti stabilizzati all'acqua e compattati	25 cm
	43 cm

In corrispondenza dei tratti in rilevato, al di sotto dello strato di fondazione è previsto uno strato di supercompattato (Md=50 MPa) di spessore pari a 30 cm.

	<b>ITINERARIO NAPOLI-BARI. RADDOPPIO TRATTA CANCELLO – BENEVENTO. II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO – VITULANO. 3° LOTTO FUNZIONALE SAN LORENZO – VITULANO.</b>					
<b>NV28 – Viabilità di accesso alla SSE di Ponte al km 42+345</b> Relazione tecnica e tecnica di sicurezza	COMMESSA IF0F	LOTTO 32 D 11	CODIFICA RG	DOCUMENTO NV2800 001	REV. B	FOGLIO 14 di 16

## 9. BARRIERE DI SICUREZZA

Per i criteri di posizionamento lungo il tracciato di progetto e per la scelta della classe minima di barriera da adottare si è fatto riferimento a quanto prescritto dal D.M 21/06/2004.

Per il posizionamento planimetrico si rimanda all'elaborato "Planimetria segnaletica e barriere di sicurezza".

Si precisa che nel progetto di dettaglio, in funzione delle barriere di sicurezza disponibili sul mercato che verranno effettivamente approvvigionate, dovrà essere garantito, a cura ed onere dell'appaltatore, quanto segue:

- Dovranno essere curati tutti i dettagli costruttivi (continuità di barriere disomogenee al fine di garantire l'estensione minima nel caso di "dispositivo misto", modalità di posa in opera coerenti con le condizioni di prova di omologazione alla quale è stata sottoposta la barriera prescelta, etc). Dovranno altrettanto essere idoneamente curate eventuali zone di transizione o raccordo in corrispondenza dei tratti di strada esistenti, ovvero in corrispondenza dei limiti di batteria dell'intervento di cui al presente progetto. (DM 21-06-2004 e DM 25-08-2004).
- L'estensione di ciascuna delle barriere riportata in progetto è da intendersi al netto dei terminali semplici o speciali di ingresso e di uscita; le citate lunghezze sono pertanto valori minimi da garantire in ogni caso, con l'adozione di estese al più maggiori di quelle indicate in progetto qualora richiesto dalle condizioni di omologazione a cui è stata sottoposta la barriera effettivamente approvvigionata.
- Per le barriere "bordo rilevato" la classe di deformazione "W", dove non indicata in progetto, deve essere compatibile con la dimensione dell'arginello (DM 04-11-2001); in alternativa vanno installate barriere per le quali l'omologazione delle stesse sia avvenuta nella effettiva condizione di rilevato e non in piano (DM 21-06-2004).
- Relativamente alle barriere "bordo ponte" la disposizione di dettaglio delle armature del cordolo di fondazione delle barriere ed il relativo dimensionamento dovranno essere compatibili e coerenti con lo specifico dispositivo di attacco previsto dalle barriere di sicurezza effettivamente approvvigionate. Altresì l'appaltatore dovrà verificare preventivamente che le barriere da approvvigionare non richiedano un elemento di fondazione con caratteristiche di resistenza del calcestruzzo superiori a quelle previste in

progetto; l'eventuale adozione di una classe di resistenza maggiore sarà a cura e onere dello stesso.

Qualsiasi elemento isolato tale da configurare una potenziale situazione di pericolo per gli utenti della strada dovrà essere posto in opera a tergo della barriera di sicurezza e al di fuori della larghezza di lavoro della stessa.

	<b>ITINERARIO NAPOLI-BARI. RADDOPPIO TRATTA CANCELLO – BENEVENTO. II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO – VITULANO. 3° LOTTO FUNZIONALE SAN LORENZO – VITULANO.</b>					
<b>NV28 – Viabilità di accesso alla SSE di Ponte al km 42+345</b> Relazione tecnica e tecnica di sicurezza	COMMESSA IF0F	LOTTO 32 D 11	CODIFICA RG	DOCUMENTO NV2800 001	REV. B	FOGLIO 16 di 16

## 10. SEGNALETICA

Allo scopo di consentire una buona leggibilità del tracciato in tutte le condizioni climatiche e di visibilità e garantire informazioni utili per l'attività di guida, si prevede la realizzazione di una segnaletica stradale orizzontale conforme alle prescrizioni contenute nel Nuovo Codice della Strada e succ. mod. e int..

La segnaletica verticale prevede segnali di precedenza, divieto ed obbligo conforme alla Normativa di riferimento e comunque con criteri che, in relazione alla condizione locale, garantiscano la chiarezza di percettibilità ed inducano l'utenza ad un comportamento consono all'ambiente stradale.

Le tipologie di segnali, la posizione e le dimensioni sono conformi al D.P. 16/12/1992 n°495 – Regolamento di esecuzione e attuazione del nuovo codice della strada.

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.

Per i dettagli si rimanda all'elaborato "Planimetria segnaletica e barriere di sicurezza".

La segnaletica riportata negli elaborati è indicativa e rappresenta un requisito minimo da garantire.

L'Ente proprietario della strada, che ha il compito di apporre e mantenere idonea segnaletica atta a garantire la sicurezza e la fluidità della circolazione (D.L. 30 Aprile 1992, n.285 - art.14 §1 – art.37 §1), dovrà far propria la segnaletica di cui al presente progetto, verificandola preventivamente ed apportando le integrazioni che dovesse ritenere opportuno.