

COMMITTENTE



PROGETTAZIONE:



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

U.O. INFRASTRUTTURE SUD

PROGETTO DEFINITIVO

LINEA PESCARA - BARI

RADDOPPIO TRATTA FERROVIARIA TERMOLI - LESINA

LOTTI 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

VIABILITA' – NV

NV16 - Variante SP43 Bis - km 20+975

Relazione tecnica

SCALA:

-

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

L I 0 2 0 2 D 7 8 R H N V 1 6 0 0 0 0 1 A

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	EMISSIONE ESECUTIVA	R. Velotta	Novembre 2018	G. Maurino	Novembre 2018	B.M. Bianchi	Novembre 2018	D. Tiberti Novembre 2018

File: LI0202D78RHN1600001A.doc

n. Elab.:

ITALFERR S.p.A.
Gruppo Ferrovie dello Stato
Direzione Centrale
UO Infrastrutture Sud
Dott. Ing. Donato Tiberti
Ordine degli Ingegneri Prov. di Napoli n. 10278

INDICE

1	PREMESSA	4
2	SCOPO DEL DOCUMENTO	5
3	NORMATIVA DI RIFERIMENTO	6
4	CRITERI E CARATTERISTICHE PROGETTUALI	7
4.1	INQUADRAMENTO NORMATIVO	7
4.2	CARATTERISTICHE FUNZIONALI	8
4.3	TIPOLOGIA INTERVENTO DI ADEGUAMENTO	8
4.4	SVILUPPO INTERVENTO DI ADEGUAMENTO	8
4.5	VELOCITÀ DI PROGETTO	9
4.6	DIAGRAMMA DI VELOCITÀ	10
4.7	ANDAMENTO PLANIMETRICO	10
4.8	ANDAMENTO ALTIMETRICO	11
4.9	DISTANZE DI VISUALE LIBERA	12
4.10	TRATTI DI TRANSIZIONE	12
5	INQUADRAMENTO FUNZIONALE E SEZIONE TIPO	14
6	DIAGRAMMA DI VELOCITÀ	15
7	TRATTI DI TRANSIZIONE E SVILUPPO INTERVENTO DI ADEGUAMENTO	17
8	ANDAMENTO PLANIMETRICO	18
8.1	VERIFICA ANDAMENTO PLANIMETRICO	19
9	ANDAMENTO ALTIMETRICO	21
9.1	VERIFICA ANDAMENTO ALTIMETRICO	21
10	ALLARGAMENTI DELLA CARREGGIATA PER ISCRIZIONE DEI VEICOLI IN CURVA	24
11	VERIFICA DISTANZE DI VISUALE LIBERA	25
12	COORDINAMENTO PLANO-ALTIMETRICO	27

13	SOVRASTRUTTURA STRADALE	30
14	BARRIERE DI SICUREZZA	31
15	SEGNALETICA	32
16	ANALISI DEGLI ASPETTI CONNESSI CON LA SICUREZZA STRADALE.....	33

 GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA PESCARA - BARI RADDOPPIO TRATTA FERROVIARIA TERMOLI - LESINA LOTTI 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA					
	VIABILITA' – NV NV16 – Variante SP43 Bis - km 20+975 Relazione tecnica	COMMESSA LI02	LOTTO 02D78	CODIFICA RH	DOCUMENTO NV1600001	REV. A

1 PREMESSA

Nell'ambito del Progetto Definitivo di raddoppio della tratta ferroviaria Termoli-Lesina – Lotti 2 e 3 (raddoppio Termoli-Ripalta) della Linea Pescara-Bari, sono previsti interventi riferiti alle viabilità riguardanti:

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

Oggetto della presente relazione è la descrizione tecnica della *Variante SP43 Bis - km 20+975* (NV16).

L'intervento riferito alla viabilità in oggetto riguarda l'adeguamento della strada esistente "SP43 Bis", interferente con la linea ferroviaria di progetto (km 20+975 circa), e si rende necessaria al fine di mantenere i collegamenti stradali, attualmente consentiti attraverso la SP43 Bis, a seguito della realizzazione della nuova linea ferroviaria.

L'intervento prevede, in particolare, la realizzazione di un tratto di carreggiata in variante rispetto al sedime della strada esistente, con superamento dell'interferenza con la linea ferroviaria di progetto mediante attraversamento in cavalcaferrovia (IV05).

La viabilità in oggetto è connessa, sia lato monte sia lato mare, alla viabilità esistente della SP44 ter mediante raccordo alla stessa.

 GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA PESCARA - BARI RADDOPPIO TRATTA FERROVIARIA TERMOLI - LESINA LOTTI 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA					
	VIABILITA' – NV NV16 – Variante SP43 Bis - km 20+975 Relazione tecnica	COMMESSA LI02	LOTTO 02D78	CODIFICA RH	DOCUMENTO NV1600001	REV. A

2 SCOPO DEL DOCUMENTO

Scopo del presente documento è la descrizione tecnica della *Variante SP43 Bis - km 20+975 (NV16)* inserita nell'ambito del Progetto Definitivo di raddoppio della tratta ferroviaria Termoli-Lesina – Lotti 2 e 3 (raddoppio Termoli-Ripalta) della Linea Pescara-Bari.

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

- I criteri e caratteristiche progettuali utilizzati;
- L'inquadramento funzionale e la sezione tipo;
- La velocità di progetto;
- Le caratteristiche e la verifica dell'andamento planimetrico e dell'andamento altimetrico;
- Gli allargamenti della carreggiata per iscrizione dei veicoli in curva;
- Le verifiche delle distanze di visuale libera;
- La configurazione della sovrastruttura stradale;
- L'analisi del coordinamento plano-altimetrico;
- Le caratteristiche delle barriere di sicurezza e della segnaletica;
- L'analisi degli aspetti connessi con la sicurezza stradale.

 GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA PESCARA - BARI RADDOPPIO TRATTA FERROVIARIA TERMOLI - LESINA LOTTI 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA					
	VIABILITA' – NV NV16 – Variante SP43 Bis - km 20+975 Relazione tecnica	COMMESSA LI02	LOTTO 02D78	CODIFICA RH	DOCUMENTO NV1600001	REV. A

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*”;
- CNR - Bollettino Ufficiale - Norme Tecniche - Anno XXIX – N.178: “*Catalogo delle pavimentazioni stradali*”.

 GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA PESCARA - BARI RADDOPPIO TRATTA FERROVIARIA TERMOLI - LESINA LOTTI 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA					
	VIABILITA' – NV NV16 – Variante SP43 Bis - km 20+975 Relazione tecnica	COMMESSA LI02	LOTTO 02D78	CODIFICA RH	DOCUMENTO NV1600001	REV. A

4 CRITERI E CARATTERISTICHE PROGETTUALI

L'intervento riferito alla viabilità in oggetto riguarda l'adeguamento della strada esistente "SP43 Bis", interferente con la linea ferroviaria di progetto (km 20+975 circa), e si rende necessaria al fine di mantenere i collegamenti stradali, attualmente consentiti attraverso la SP43 Bis, a seguito della realizzazione della nuova linea ferroviaria.

Il tracciato è stato definito mediante un andamento plano-altimetrico compatibile sia con il raccordo alla viabilità esistente, sia con i franchi richiesti in corrispondenza dell'opera di attraversamento in cavalcaferrovia (IV05), utilizzando i criteri e le caratteristiche progettuali di cui ai paragrafi successivi.

4.1 Inquadramento normativo

L'intervento in oggetto si configura come "adeguamento di strada esistente" per il quale la norma cogente di riferimento è rappresentata dal D.M. 22/04/2004 (Modifica del decreto 5 novembre 2001, n. 6792, recante «Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade»). Tuttavia, è opportuno sviluppare alcune considerazioni riguardo l'attuale inquadramento normativo nel quale si collocano gli interventi di adeguamento delle strade esistenti.

L'atto di regolamentazione normativa per la costruzione delle strade, che trova le sue origini nell'art. 13 del D.Lgs. 30/04/1992 n.285, è il D.M. 05/11/2001 n. 6792 con le allegate "Norme Funzionali e Geometriche per la Costruzione delle Strade". Queste norme, inizialmente pensate, come recita l'art. 2 del citato D.M., sia per la costruzione di nuovi tronchi stradali, sia per l'adeguamento di tronchi stradali esistenti, sono state limitate, con il successivo D.M. 22/04/2004, alle sole strade di nuova costruzione, ed indicate quale riferimento per l'adeguamento di quelle esistenti, prevedendo l'emanazione di specifiche norme per gli interventi di adeguamento delle strade esistenti.

A tal fine, è stata nominata una apposita Commissione, incaricata di redigere le "Norme per gli adeguamenti delle strade esistenti". I lavori si sono protratti per circa due anni ed hanno visto l'attiva partecipazione sia di figure del mondo accademico (Università degli Studi di Firenze), sia di esponenti di organismi che le infrastrutture le progettano, le costruiscono e le gestiscono (Anas, Aiscat, ASPI).

Nonostante il D.M. 22/04/2004 prevedesse che nell'arco temporale di sei mesi venissero emanate le specifiche norme per gli interventi di adeguamento delle strade esistenti, in realtà ad oggi non è stato emanato alcun Decreto in merito.

In questa situazione continua, quindi, a valere, quale disciplina transitoria, quanto previsto dall'art. 4 del D.M. 22/04/2004, ovvero che i progetti di adeguamento delle strade esistenti devono contenere una specifica relazione dalla quale risultino analizzati gli aspetti connessi con le esigenze di sicurezza, attraverso la dimostrazione che l'intervento, nel suo complesso, è in grado di produrre, oltre che un miglioramento funzionale della circolazione, anche un innalzamento del livello di sicurezza dell'infrastruttura. Questa disposizione, avente l'obiettivo di coprire il periodo necessario per l'emanazione delle specifiche norme per le strade esistenti, pur non fornendo regole utili per il progetto degli interventi di adeguamento, resta tuttora valida.

Tuttavia, è stata predisposta, a marzo 2006, una bozza delle "Norme per gli interventi di adeguamento delle strade esistenti" (Bozza di "Norma per gli interventi delle strade esistenti", Ministero Infrastrutture e Trasporti – Ispettorato Generale per la Circolazione e la Sicurezza Stradale – 21 marzo 2006) da parte della Commissione allo scopo istituita.

In merito a questa bozza, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha chiarito che, in assenza della formale emanazione delle "Norme per gli interventi di adeguamento delle strade esistenti", la relativa bozza del marzo 2006 può assumere unicamente valore di letteratura tecnica e pertanto, a legislazione vigente, i riferimenti normativi per

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA PESCARA - BARI RADDOPPIO TRATTA FERROVIARIA TERMOLI - LESINA LOTTI 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA					
	VIABILITA' – NV NV16 – Variante SP43 Bis - km 20+975 Relazione tecnica	COMMESSA LI02	LOTTO 02D78	CODIFICA RH	DOCUMENTO NV1600001	REV. A

gli interventi di adeguamento delle strade esistenti rimangono il D.M. 05/11/2001 e l'art. 4 del D.M. del 22/04/2004 (Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, parere del 7 marzo 2013).

Tuttavia, il testo della bozza, da intendersi come schema di normativa per l'adeguamento delle strade esistenti, è reso pubblico, in quanto se ne trovano riferimenti sia sui portali informatici di varie università, sia su libri di testo (p.es. "Strade e Ferrovie" Mario Servetto, Il sole 24 ore 2006), sia perché è più volte richiamato nel quaderno tecnico AIPCR 2014-Tema 3 "Sicurezza stradale" (a cura del Comitato tecnico 3.2 del Prof. Lorenzo Domenichini).

Alla luce di quanto sopra, in luogo di un "mero riferimento" al D.M. 05/11/2001 che, nella pratica, può essere inteso in maniera del tutto aleatoria, un approccio progettuale che prenda in considerazione i criteri contenuti nello schema di normativa per l'adeguamento delle strade esistenti, appare lecito al fine di ottenere una sorta di omogeneità degli approcci progettuali sul tema dell'adeguamento e potenziamento delle infrastrutture esistenti.

In particolare, stante l'assenza di regole utili per il progetto degli interventi di adeguamento, la presa a riferimento dei criteri contenuti nello schema di normativa, appare un utile approccio al fine di consentire una più agevole valutazione della coerenza e bontà delle scelte progettuali adottate riducendo, al contempo, i margini di discrezionalità.

Tuttavia, l'utilizzo del citato documento quale riferimento ai fini progettuali, appare appropriato sia alla luce del fatto che, ad oggi, continua a valere quale disciplina transitoria, quanto previsto dall'art.4 del D.M. 22/04/2004, sia in considerazione che le risultanze tecniche maturate nell'ambito dei lavori della Commissione costituiscono un utile elemento al fine di ottenere una migliore qualità progettuale.

Sulla base di quanto sopra, lo schema di normativa è stato preso come riferimento tecnico, a valenza di linee guida, per il progetto dell'intervento di adeguamento in oggetto.

4.2 Caratteristiche funzionali

L'intervento di adeguamento è stato progettato inquadrando funzionalmente l'asse stradale coerentemente alla classificazione di cui all'art.2 del "Codice della strada" (D. L.vo 285/92 e succ. mod. ed integr.) e recepita nel Cap. 3 del D.M. 05/11/2001.

I criteri compositivi della piattaforma stradale e l'organizzazione della sede stradale sono stati definiti in conformità alle prescrizioni contenute nel Cap. 3 e nel Cap. 4 del D.M. 05/11/2001.

4.3 Tipologia intervento di adeguamento

L'intervento riguarda un tratto di carreggiata realizzata completamente al di fuori del sedime della strada esistente, configurandosi, pertanto, come "tratto di carreggiata in variante".

L'intervento di adeguamento in oggetto interessa, inoltre, sia la riorganizzazione della piattaforma stradale (modifica della composizione della sezione tipo e della dimensione trasversale dei suoi elementi) che la modifica dell'andamento piano-altimetrico, collocandosi, pertanto, nell'ambito degli interventi di tipo "strutturale".

4.4 Sviluppo intervento di adeguamento

In merito alla possibilità di inquadrare l'intervento nell'ambito degli adeguamenti delle strade esistenti, è stata individuata una soglia superiore dello sviluppo oltre il quale l'intervento di adeguamento non risulti più classificabile

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA PESCARA - BARI RADDOPPIO TRATTA FERROVIARIA TERMOLI - LESINA LOTTI 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA					
	VIABILITA' – NV NV16 – Variante SP43 Bis - km 20+975 Relazione tecnica	COMMESSA LI02	LOTTO 02D78	CODIFICA RH	DOCUMENTO NV1600001	REV. A

come tale, ma sia piuttosto riconducibile a nuovo intervento/nuova costruzione e debba quindi rispettare pienamente le norme allegate al D.M. 05/11/2001.

Seguendo tale approccio, il criterio seguito è stato il seguente: il tratto di carreggiata in variante è inquadrabile come intervento di adeguamento se avviene il rispetto congiunto delle seguenti condizioni:

- Il tratto in variante, esclusi i tratti di transizione (cfr. par. 4.10), abbia uno sviluppo inferiore a quello percorribile in 90 s alla massima velocità di progetto della strada (V_{Pmax} corrispondente alla categoria di strada individuata secondo il D.M. 05/11/2001);
- Il tratto in variante, compresi i tratti di transizione (cfr. par. 4.10), non superi il 70% dello sviluppo totale del tronco/arco stradale da adeguare.

4.5 Velocità di progetto

In considerazione dei vincoli e condizionamenti a cui è assoggettato l'intervento di adeguamento (congruenza con i tratti stradali esistenti a monte ed a valle, rispetto dei franchi minimi richiesti in corrispondenza dell'interferenza con la linea ferroviaria di progetto, rispetto dei franchi minimi richiesti in corrispondenza delle infrastrutture stradali esistenti e/o di progetto, compatibilità con le interferenze idrauliche, vincoli derivanti dalla salvaguardia delle presistenze), per la definizione degli standard geometrici dell'intervento è stato scelto un valore massimo della velocità di progetto (V_{Pmax} adottato) all'interno del campo di flessibilità ($V_{Pmax} - V'_{Pmax}$) definito in funzione della categoria di strada come riportato nella tabella seguente.

Tipo di strada	Categoria	V_{Pmax} [km/h]	V'_{Pmax} [km/h]
A	Autostrada	140	110
B	Strada extraurbana principale	120	90
C	Strada extraurbana secondaria	100	70
D	Strada urbana di scorrimento	80	60
E	Strada urbana di quartiere	60	40
F	Strada locale extraurbana	100	70
	Strada locale urbana	60	40

Dove:

- V_{Pmax} = limite superiore dell'intervallo di velocità di progetto prescritto dal D.M. 05/11/2001 per il tipo di strada;
- V'_{Pmax} = massima riduzione del limite superiore dell'intervallo di velocità di progetto dell'intervento di adeguamento.

Sulla base di quanto sopra, il valore massimo della velocità di progetto adottato per l'intervento di adeguamento (V_{Pmax} adottato) è tale che:

$$V'_{Pmax} \leq V_{Pmax} \text{ adottato} \leq V_{Pmax}$$

Pertanto, indicato con V_{Pmin} il limite inferiore dell'intervallo di velocità di progetto prescritto dal D.M. 05/11/2001 per il tipo di strada, all'intervento di adeguamento è associato l'intervallo di velocità di progetto [$V_{Pmin} - V_{Pmax}$ adottato].

	LINEA PESCARA - BARI RADDOPPIO TRATTA FERROVIARIA TERMOLI - LESINA LOTTI 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA					
	VIABILITA' – NV NV16 – Variante SP43 Bis - km 20+975 Relazione tecnica	COMMESSA LI02	LOTTO 02D78	CODIFICA RH	DOCUMENTO NV1600001	REV. A

4.6 Diagramma di velocità

Il diagramma delle velocità è la rappresentazione grafica dell'andamento della velocità di progetto in funzione della progressiva dell'asse stradale, ed è stato costruito sulla base del solo tracciato planimetrico, calcolando, per ogni elemento di esso, l'andamento della velocità di progetto.

Il diagramma di velocità è stato redatto sulla base del modello di cui al par. 5.4 del D.M. 05/11/2001 e prendendo in considerazione l'intervallo di velocità di progetto [$V_{Pmin} - V_{Pmax}$ adottato].

Lungo i tratti di approccio alle intersezioni, l'andamento della velocità è stato valutato ipotizzando che la velocità lungo l'asse stradale vari linearmente fino al valore della velocità di percorrenza dell'intersezione attraverso una variazione di velocità nel tempo (decelerazione nella direzione dall'asse stradale verso l'intersezione; accelerazione nella direzione dall'intersezione verso l'asse stradale) pari a $0,8 \text{ m/s}^2$.

Il modello utilizzato tiene conto che l'intervento di adeguamento previsto in progetto è inserito in un contesto di rete, con connessione alla viabilità esistente tramite intersezioni e/o tratti di transizione.

In corrispondenza delle intersezioni, il modello adottato tiene conto che la presenza delle intersezioni, a monte e/o valle dell'asse stradale, introduce delle perturbazioni al regime di velocità di progetto rispetto ad una configurazione in assenza di intersezioni. In particolare, con riferimento alla singola intersezione, la perturbazione risiede nel tratto a velocità variabile individuato dalla transizione di velocità (dal valore di velocità di percorrenza dell'intersezione al valore di velocità di progetto compatibile con il regime di velocità dell'asse stradale in assenza di intersezioni). La velocità di percorrenza delle intersezioni è stata assunta pari a 30 km/h .

Sulla base di quanto sopra, il tronco stradale nell'ambito del quale ha senso prendere in considerazione le condizioni prescritte dall'esame del diagramma di velocità (par. 5.4.4 del D.M. 05/11/2001) è individuato dall'asse stradale ad esclusione dei tratti nell'ambito dei quali si sviluppano le perturbazioni indotte dalle intersezioni. Tale impostazione è in linea con i criteri contenuti nella nota 6 del par. 5.4.4 nelle norme della Regione Lombardia di cui alla D.g.r. 27 settembre 2006 – n.8/3219 (“Elementi tecnici puntuali inerenti ai criteri per la determinazione delle caratteristiche funzionali e geometriche per la costruzione dei nuovi tronchi viari e per l'ammodernamento ed il potenziamento dei tronchi viari esistenti ex art.4, r.r. 24 aprile 2006, n.7”) sulla base dei quali le verifiche derivanti dall'esame del diagramma di velocità non devono essere effettuate tra gli elementi di tracciato (rettifili/curve circolari) e le intersezioni, successive o interposte, che, per natura geometrica o modalità di regolamentazione delle manovre, vincolano la velocità di percorrenza libera dei veicoli.

In corrispondenza dei tratti di transizione tra tratti di strada adeguati (tratti di carreggiata in variante) e tratti che non sono oggetto di adeguamento (strada esistente), il modello adottato tiene conto di quanto riportato nel successivo par. 4.10.

4.7 Andamento planimetrico

Sulla base dell'intervallo di velocità di progetto [$V_{Pmin} - V_{Pmax}$ adottato], per i parametri geometrici degli elementi planimetrici sono state ammesse deviazioni rispetto alle prescrizioni del D.M. 05/11/2001 per i seguenti aspetti (correlati prevalentemente a limitazioni finalizzate a garantire la percezione ottica degli elementi):

- Lunghezza minima e massima dei rettifili;
- Lunghezza minima dello sviluppo delle curve circolari;
- Valore minimo del parametro A delle clotoidi con riferimento al criterio ottico (criterio 3);

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA PESCARA - BARI RADDOPPIO TRATTA FERROVIARIA TERMOLI - LESINA LOTTI 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA					
	VIABILITA' – NV NV16 – Variante SP43 Bis - km 20+975 Relazione tecnica	COMMESSA LI02	LOTTO 02D78	CODIFICA RH	DOCUMENTO NV1600001	REV. A

- Assenza di clotoidi per i seguenti raggi di curve planimetriche:
 - $R \geq 1.900 \text{ m}$ se $V_{P_{\max} \text{ adottato}} \leq 80 \text{ km/h}$;
 - $R \geq 3.500 \text{ m}$ se $V_{P_{\max} \text{ adottato}} > 80 \text{ km/h}$.

Tenendo conto che i criteri di flessibilità ammessi costituiscono una parte del contesto complessivo dei limiti e prescrizioni imposti dal D.M. 05/11/2001 per l'andamento planimetrico, i criteri progettuali impiegati per la definizione della successione planimetrica corrispondono al rispetto dei seguenti criteri di sicurezza:

- Rispetto del raggio minimo delle curve circolari in funzione della velocità;
- Rispetto del parametro di scala delle clotoidi con riferimento al criterio per la limitazione del contraccolpo (criterio 1) ed al criterio per la limitazione della sovrappendenza delle linee di estremità della carreggiata (criterio 2).

Per quanto riguarda la pendenza trasversale, sono stati adottati valori conformi alle prescrizioni contenute nei par. 5.2.3 e 5.2.4 del D.M. 05/11/2001.

Allo scopo di consentire la sicura iscrizione dei veicoli nei tratti curvilinei del tracciato, conservando i necessari franchi fra la sagoma limite dei veicoli ed i margini delle corsie, in corrispondenza delle curve circolari sono stati previsti allargamenti della carreggiata conformi alle prescrizioni del par. 5.2.7 del D.M. 05/11/2001.

Si evidenzia che, nonostante i criteri progettuali utilizzati hanno previsto, rispetto alle prescrizioni del D.M. 05/11/2001, l'ammissione di deviazioni per alcuni criteri, l'andamento planimetrico dell'intervento di adeguamento in oggetto è pienamente conforme, sulla base del diagramma di velocità (cfr. par. 4.6), alle prescrizioni contenute nel D.M. 05/11/2001, come riportato nel par. 8.1.

4.8 Andamento altimetrico

La definizione del profilo altimetrico è avvenuta attraverso l'inserimento di livellette con valori delle pendenze contenute nel limite massimo prescritto dal D.M. 05/11/2001 per il tipo di strada.

Per il raccordo tra due livellette successive, sono stati impiegati raccordi altimetrici parabolici concavi e convessi compatibili con i valori limite prescritti dal D.M. 05/11/2001, definiti sulla base del diagramma di velocità (cfr. par. 4.6), i quali sono stabiliti sulla base dei due criteri seguenti:

1. Assicurare il comfort all'utenza;
2. Assicurare le visuali libere per la sicurezza di marcia.

Con riferimento al secondo criterio, sulla base del diagramma di velocità (cfr. par. 4.6) per i raggi dei raccordi altimetrici sono stati adottati valori tali da assicurare il rispetto della distanza di visibilità richiesta per l'arresto D_a .

Si evidenzia che, sulla base dei criteri progettuali adottati, l'andamento planimetrico dell'intervento di adeguamento in oggetto è pienamente conforme, sulla base del diagramma di velocità (cfr. par. 4.6), alle prescrizioni contenute nel D.M. 05/11/2001, come riportato nel par. 9.1.

	LINEA PESCARA - BARI RADDOPPIO TRATTA FERROVIARIA TERMOLI - LESINA LOTTI 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA					
	VIABILITA' – NV NV16 – Variante SP43 Bis - km 20+975 Relazione tecnica	COMMESSA LI02	LOTTO 02D78	CODIFICA RH	DOCUMENTO NV1600001	REV. A

4.9 Distanze di visuale libera

Sulla base del diagramma di velocità (cfr. par. 4.6) è stata verificata la sussistenza delle visuali libere richieste ai sensi del D.M. 05/11/2001 per il tipo di strada.

E' stata condotta, in particolare, una verifica con riferimento all'andamento planimetrico ed una verifica con riferimento all'andamento altimetrico.

Con riferimento all'andamento planimetrico, la verifica delle distanze di visuale libera è stata condotta con riferimento alle curve circolari, confrontando, nell'ambito di ogni curva, la distanza di visuale libera disponibile D_v con la distanza di visibilità richiesta per l'arresto D_a .

A seguito di tale verifica sono stati previsti, ove necessario, ampliamenti della carreggiata lungo i tratti curvilinei. Lungo gli elementi di transizione (clotoidi) tra curve circolari e rettili, sono stati previsti allargamenti con valori variabili linearmente dal valore massimo in curva al valore nullo in rettilo.

Con riferimento all'andamento altimetrico, come riportato nel par. 4.8, i valori adottati per i raggi dei raccordi parabolici concavi e convessi sono tali da assicurare la distanza di visibilità richiesta per l'arresto D_a .

Fermi restando i criteri di verifica delle distanze di visuale libera sopra esposti, al fine di diagrammare, in funzione della progressiva dell'asse stradale, l'andamento delle visuali libere disponibili e delle visuali libere richieste, e confrontare, quindi, le stesse, è stato redatto il diagramma di visibilità.

Il diagramma di visibilità, sviluppato mediante software, è stato generato considerando l'andamento plano-altimetrico del tracciato attraverso un modello tridimensionale della strada. Il modello tridimensionale adottato ai fini della verifica ha tenuto conto degli ampliamenti della carreggiata, ove previsti, ed ha previsto una sezione trasversale semplificata avente come ostacolo alla visibilità un elemento verticale di altezza pari a 1,10 m in corrispondenza del limite esterno della banchina.

La verifica delle distanze di visuale libera considerando l'andamento plano-altimetrico del tracciato attraverso il modello tridimensionale utilizzato è dettagliata negli specifici elaborati grafici a cui si rimanda per i dettagli.

4.10 Tratti di transizione

L'intervento di adeguamento definisce, in corrispondenza della connessione alla viabilità esistente, tratti di transizione tra tratti di strada adeguati (tratti di carreggiata in variante) e tratti che non sono oggetto di adeguamento (strada esistente).

In corrispondenza di tali tratti, è stata considerata una variazione graduale della velocità di progetto dal valore $V_{P\text{-adeguamento}}$ (valore della velocità di progetto caratteristico del tratto adeguato) al valore $V_{P\text{-esistente}}$ (valore della velocità di progetto dell'elemento della strada esistente in corrispondenza del quale avviene il ricongiungimento).

Per $V_{P\text{-esistente}}$ è stato considerato un valore pari a $V_{P\text{-esistente}} = (V_{P\text{-adeguamento}} - \Delta V_P)$, dove ΔV_P è stato definito in conformità ai limiti di variazione di velocità prescritti dal D.M. 05/11/2001 ai fini della verifica del diagramma di velocità (funzione della $V_{P\text{max}}$ corrispondente alla categoria di strada individuata secondo il D.M. 05/11/2001 come prescritto nel par. 5.4.4 dello stesso D.M. 05/11/2001).

 GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA PESCARA - BARI RADDOPPIO TRATTA FERROVIARIA TERMOLI - LESINA LOTTI 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA					
	VIABILITA' – NV NV16 – Variante SP43 Bis - km 20+975 Relazione tecnica	COMMESSA L102	LOTTO 02D78	CODIFICA RH	DOCUMENTO NV1600001	REV. A

Inoltre, è stata considerata una variazione di velocità nel tempo (decelerazione nella direzione dal tratto in adeguamento verso la strada esistente; accelerazione nella direzione dalla strada esistente verso il tratto in adeguamento) non superiore ad $a_{max}=0,8 \text{ m/s}^2$.

Nell'ambito dell'intervento di adeguamento sono stati adottati tratti di transizione di sviluppo non inferiore al valore seguente:

$$L_{transizione \text{ min}} = [(V_{P\text{-adeguamento}})^2 - (V_{P\text{-adeguamento}} - \Delta V_P)^2] / (2 \cdot a_{max})$$

Pertanto, con riferimento al singolo tratto di transizione, indicando con $L_{transizione \text{ adottato}}$ la lunghezza adottata si ha:

$$L_{transizione \text{ adottato}} \geq L_{transizione \text{ min}}$$

Si precisa che sono definiti, in generale, due tratti di transizione (a monte ed a valle), a meno dei casi in cui la connessione dell'intervento di adeguamento alla viabilità esistente avviene tramite intersezioni a raso.

 GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA PESCARA - BARI RADDOPPIO TRATTA FERROVIARIA TERMOLI - LESINA LOTTI 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA					
	VIABILITA' – NV NV16 – Variante SP43 Bis - km 20+975 Relazione tecnica	COMMESSA L102	LOTTO 02D78	CODIFICA RH	DOCUMENTO NV1600001	REV. A

5 INQUADRAMENTO FUNZIONALE E SEZIONE TIPO

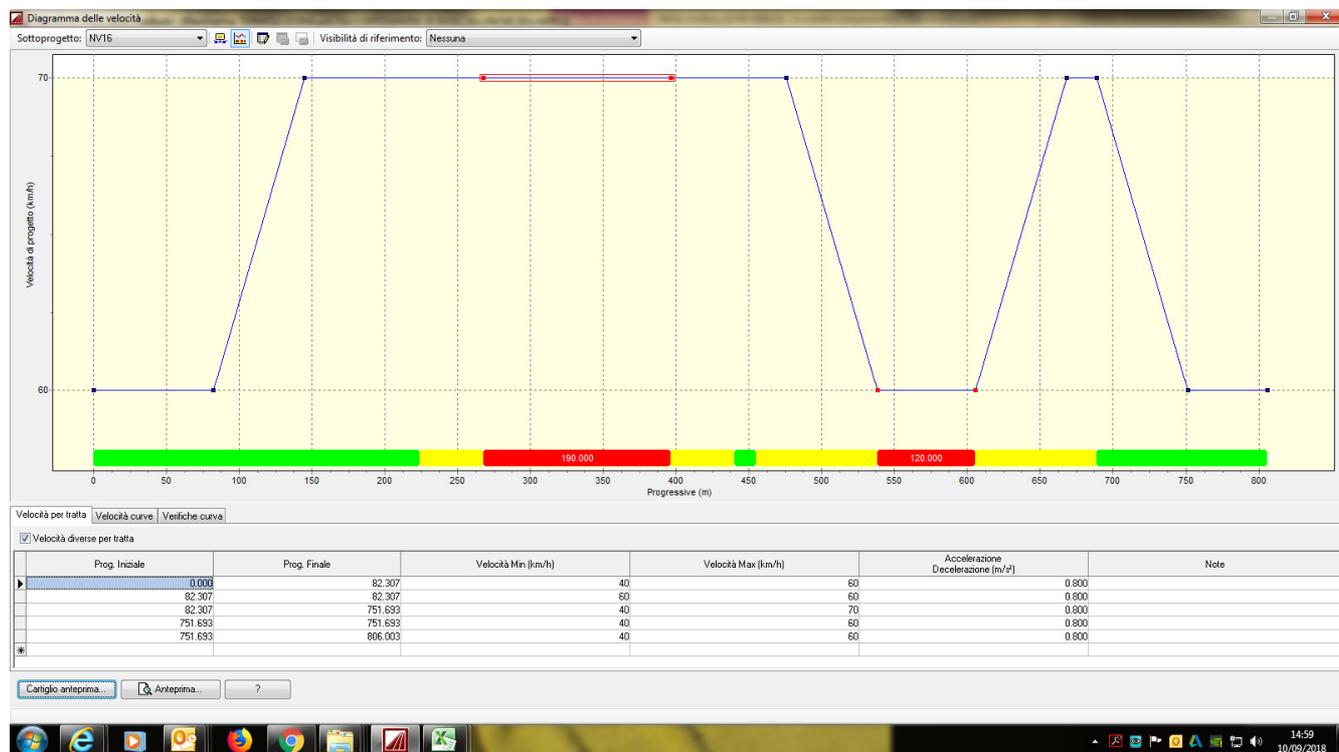
L'infrastruttura stradale è inquadrata funzionalmente come “Strada Locale in Ambito Extraurbano” (Cat. F_{Extr.}).

Per la sezione trasversale è stata adottata una configurazione con piattaforma pavimentata di larghezza pari a 9,00 m, composta da una corsia per verso di marcia pari 3,50 m e banchine laterali pari a 1,00 m (soluzione base a 2 corsie di marcia tipo F1).

6 DIAGRAMMA DI VELOCITÀ

Per la definizione degli standard geometrici dell'intervento è stato considerato un valore massimo della velocità di progetto pari a V_{pmax} adottato = 70 km/h.

Il diagramma di velocità, redatto sulla base dei criteri progettuali di cui ai par. 4.6 e 4.10, è riportato nella figura seguente.



Il diagramma di velocità è esplicitato, con riferimento ai diversi tratti ed ai corrispondenti valori di velocità, nella tabella seguente.

NV16
Diagramma delle velocità

Tratto	Progr. in. [m]	Progr. fin. [m]	L [m]	Note
Tratto di careggiata in sede alla strada esistente	0,00	145,00	145,00	$V_p=60$ km/h tra progr. 0,00 e progr. 82,31 (L=82,31 m). V_p variabile linearmente da 60 km/h a V_{pmax} adottato=70 km/h tra progr. 82,31 e progr. 145,00 (L=62,69 m).
Tratto di careggiata in variante	145,00	689,00	544,00	Tratto nell'ambito del quale ha senso prendere in considerazione le condizioni prescritte dall'esame del diagramma di velocità coincidente con il tratto di careggiata in variante.
Tratto di careggiata in sede alla strada esistente	689,00	806,00	117,00	$V_p=60$ km/h tra progr. 751,69 e progr. 806,00 (L=54,31 m). V_p variabile linearmente da V_{pmax} adottato=70 km/h a $V_p=60$ km/h tra progr. 689,00 e progr. 751,69 (L=62,69 m).

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA PESCARA - BARI RADDOPPIO TRATTA FERROVIARIA TERMOLI - LESINA LOTTI 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA					
	VIABILITA' – NV NV16 – Variante SP43 Bis - km 20+975 Relazione tecnica	COMMESSA LI02	LOTTO 02D78	CODIFICA RH	DOCUMENTO NV1600001	REV. A

Dopo aver ottenuto il diagramma di velocità, con riferimento al tratto di carreggiata in variante nell'ambito del quale ha senso prendere in considerazione le condizioni prescritte dall'esame del diagramma di velocità (tratto compreso tra progr. 145,00 e progr. 689,00) è stato controllato che siano rispettate le condizioni prescritte nell'ambito del par. 5.4.4 del D.M. 05/11/2001 per il tipo di strada in oggetto (condizioni riferite alla massima velocità di progetto della strada corrispondente alla categoria di strada individuata secondo il D.M. 05/11/2001), tenendo conto che per l'intervento di adeguamento è stato considerato un valore massimo della velocità di progetto pari a $V_{Pmax\ adottato} = 70\text{ km/h}$:

- nel passaggio da tratti caratterizzati dal $V_{Pmax\ adottato}$ a curve a velocità inferiore, la differenza di velocità di progetto non sia superiore a 10 km/h;
- fra due curve successive la differenza di velocità, in decelerazione, non sia mai superiore a 20 km/h (tollerando differenze di velocità al massimo pari a 15 km/h).

In seguito a tale verifica, come riportato nella tabella successiva, il tracciato è completamente rispondente alle condizioni di cui sopra.

NV16
Verifica diagramma di velocità

Elemento	n	Progr. in. [m]	Progr. fin. [m]	R [m]	V_p [km/h]	$(V_{Pmax\ adottato} - V_p)$ [km/h]	$ \Delta V_p = V_{pn} - V_{pn+1} $ [km/h]
Curva	1	267,56	396,66	190	70	0	-
Curva	2	538,09	605,67	120	60	10	10

La notazione utilizzata nella tabella, con riferimento a ciascuna curva, è le seguente:

- n = numero d'ordine progressivo;
- Progr. in. = progressiva iniziale;
- Progr. fin. = progressiva finale;
- R = raggio di curvatura;
- V_p = velocità di progetto;
- $(V_{Pmax\ adottato} - V_p)$ = differenza di velocità tra tratti caratterizzati da $V_{Pmax\ adottato}$ a curve a velocità inferiore;
- $\Delta V_p = |V_{pn} - V_{pn+1}|$ = differenza di velocità tra due curve successive.

7 TRATTI DI TRANSIZIONE E SVILUPPO INTERVENTO DI ADEGUAMENTO

Sulla base dei criteri di cui al par. 4.4, il tratto di carreggiata in variante è inquadrabile come intervento di adeguamento. La verifica delle condizioni riferite a tali criteri, unitamente alla determinazione dello sviluppo dei tratti di transizione (cfr. par. 4.6), è riportata nelle tabelle seguenti.

NV16 Tratti di transizione

Transizione		VP-adequamento [km/h]	ΔVP [km/h]	VP-esistente [km/h]	a_{max} [m/s ²]	L _{transizione min} [m]	L _{transizione adottato} [m]	a [m/s ²]
Transizione n.1 (monte)	L ₁	70	10	60	0,8	62,69	65,00	0,77
Transizione n.2 (valle)	L ₂	70	10	60	0,8	62,69	65,00	0,77

- Transizione = numero transizione;
- VP-adequamento = valore della velocità di progetto caratteristico del tratto adeguato;
- ΔVP = variazione di velocità prescritti dal D.M. 05/11/2001 ai fini della verifica del diagramma di velocità;
- VP-esistente = valore della velocità di progetto dell'elemento della strada esistente in corrispondenza del quale avviene il ricongiungimento
= $(VP-adequamento - \Delta VP)$;
- a_{max} = massima variazione di velocità nel tempo considerata;
- L_{transizione min} = lunghezza minima del tratto di transizione = $[(VP-adequamento)^2 - (VP-esistente)^2] / (2 \cdot a_{max})$;
- L_{transizione adottato} = lunghezza adottata per il tratto di transizione;
- a = variazione di velocità nel tempo corrispondente a L_{transizione adottato} = $[(VP-adequamento)^2 - (VP-esistente)^2] / (2 \cdot L_{transizione adottato})$.

NV16 Soglia superiore dello sviluppo dell'intervento

L _{tot} [m]	L ₁ [m]	L ₂ [m]	L [m]	V _{Pmax} [km/h]	t [s]	L _v [m]	0,7 • Lt [m]
674,00	65	65	544,00	100	90	2500	> L _{tot}

- L_{tot} = lunghezza totale del tratto in variante compresi i tratti di transizione;
- L₁ = lunghezza della transizione n. 1;
- L₂ = lunghezza della transizione n. 2;
- L = lunghezza del tratto in variante esclusi i tratti di transizione = $(L_{tot} - L_1 - L_2)$
- V_{Pmax} = massima velocità di progetto della strada corrispondente alla categoria di strada individuata secondo il D.M. 05/11/2001
- t = 90 s;
- L_v = sviluppo percorribile in 90 s alla velocità V_{Pmax} = $(V_{Pmax}/3,6) \cdot 90$;
- 0,7 • Lt = 70% dello sviluppo totale del tronco/arco stradale da adeguare.

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA PESCARA - BARI RADDOPPIO TRATTA FERROVIARIA TERMOLI - LESINA LOTTI 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA					
	VIABILITA' – NV NV16 – Variante SP43 Bis - km 20+975 Relazione tecnica	COMMESSA LI02	LOTTO 02D78	CODIFICA RH	DOCUMENTO NV1600001	REV. A

8 ANDAMENTO PLANIMETRICO

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

NV16 Elementi planimetrici

Num.	Elem.	Progressiva Lunghezza	Raggio In. Raggio Fn.	Parametro A Scostamento		COORDINATE		Azimuth	Deviazione	
						E	N			
1	Rett.	0+000.00 223.98	-	-	I	2536536.493	4639650.885	1.76c	0.00c	
						F	2536542.671	4639874.779	1.76c	
2	Clot.	0+223.98 43.58	-	91.000 0.42	I	2536542.671	4639874.779	1.76c	7.30c	
						F	2536545.535	4639918.243	9.06c	
3	Curva	0+267.56 129.10	190.00 190.00	-	I	2536545.535	4639918.243	9.06c	43.26c	
						F	2536604.236	4640030.445	52.31c	
						C	2536733.615	4639891.301		
						V	2536555.058	4639984.718		
4	Clot.	0+396.66 43.58	190.00 -	91.000 0.42	I	2536604.236	4640030.445	52.31c	7.30c	
						F	2536638.309	4640057.583	59.62c	
5	Rett.	0+440.25 14.51	-	-	I	2536638.309	4640057.583	59.62c	0.00c	
						F	2536649.994	4640066.181	59.62c	
6	Clot.	0+454.75 83.33	-	100.000 2.40	I	2536649.994	4640066.181	59.62c	-22.10c	
						F	2536710.643	4640122.679	37.51c	
7	Curva	0+538.09 67.58	-120.00 -120.00	-	I	2536710.643	4640122.679	37.51c	-35.85c	
						F	2536730.838	4640186.242	1.66c	
						C	2536610.879	4640189.364		
						V	2536729.935	4640151.539		
8	Clot.	0+605.67 83.33	-120.00 -	100.000 2.40	I	2536730.838	4640186.242	1.66c	-22.10c	
						F	2536713.918	4640267.384	379.55c	
9	Rett.	0+689.00 117.00 0+806.00	-	-	I	2536713.918	4640267.384	379.55c	0.00c	
						F	2536676.981	4640378.400	379.55c	

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, di raggio $R=190$ m e $R=120$ m, la piattaforma stradale è ad unica falda, inclinata verso il centro della curva, con pendenza trasversale pari a $q=7\%$.

8.1 Verifica andamento planimetrico

La verifica dell'andamento planimetrico è riportata nella tabella seguente.

NV16 Verifica andamento planimetrico

Dati generali	Minimo	Massimo				
Normativa: Min. LLPP 2002 - Italia						
Asse: NV16						
Tipo di strada: F1 - Locali Extraurbane						
Larghezza semicarreggiata (m)	3.50					
Velocità progetto (Km/h)	40	70				
Rettifilo n°1 - Lunghezza (m):223.98	Lung. Min	Lung. Max	Parametri			
Progressiva			0.00			
Lunghezza minima (m)	65.00					
Lunghezza massima (m)		1540.00				
Valori minimi/massimi da normativa	65.00	1540.00				
Rettifilo in normativa	223.98					
Clotoide n°1 - Parametro A:91.000 - Lunghezza (m):43.58	A Min	A Max	Lung. Min	Rapporto	FF	Parametri
Progressiva						223.98
Velocità utilizzata per la verifica (km/h)						70
Fattore di forma					1.000	
Criterio dinamico: limitazione del contraccolpo	90.119					
Criterio cigli: limitazione della pendenza longitudinale dei cigli	82.226					
Criterio ottico	63.333					
Criterio ottico		190.000				
Clotoide rettifilo-raccordo. $2/3 \leq A1/A2 \leq 3/2$. A1/A2 in tolleranza				1.000		
Valori minimi/massimi da normativa	90.119	190.000				
Clotoide in normativa	91.000		43.58		1.000	
Raccordo n°1 - Raggio (m):190.00 - Lunghezza (m):129.10	Raggio Min	Raggio Max	Lung. Min	Parametri		
Progressiva				267.56		
Velocità utilizzata per la verifica (km/h)				70		
Raggio minimo in funzione della velocità	44.99					
Lunghezza minima del raccordo per una corretta percezione			48.61			
Valori minimi/massimi da normativa	44.99		48.61			
Raccordo in normativa	190.00		129.10			
Clotoide n°2 - Parametro A:91.000 - Lunghezza (m):43.58	A Min	A Max	Lung. Min	Rapporto	FF	Parametri
Progressiva						396.66
Velocità utilizzata per la verifica (km/h)						70
Fattore di forma					1.000	
Criterio dinamico: limitazione del contraccolpo	90.119					
Criterio cigli: limitazione della pendenza longitudinale dei cigli	82.226					
Criterio ottico	63.333					
Criterio ottico		190.000				
Clotoide rettifilo-raccordo. $2/3 \leq A1/A2 \leq 3/2$. A1/A2 in tolleranza				1.000		
Valori minimi/massimi da normativa	90.119	190.000				
Clotoide in normativa	91.000		43.58		1.000	
Rettifilo n°2 - Lunghezza (m):14.51	Lung. Min	Lung. Max	Parametri			
Progressiva			440.25			
Lunghezza massima (m)		15.28				
Valori minimi/massimi da normativa	0.00	15.28				

NV16
Verifica andamento planimetrico

Rettilino in normativa	14.51					
Clotoide n°3 - Parametro A:100.000 - Lunghezza (m):83.33	A Min	A Max	Lung. Min	Rapporto	FF	Parametri
Progressiva						454.75
Velocità utilizzata per la verifica (km/h)						70
Fattore di forma					1.000	
Criterio dinamico: limitazione del contraccolpo	93.702					
Criterio cigli: limitazione della pendenza longitudinale dei cigli	66.583					
Criterio ottico	40.000					
Criterio ottico		120.000				
Clotoide rettilino-raccordo. $2/3 \leq A1/A2 \leq 3/2$. A1/A2 in tolleranza				1.000		
Valori minimi/massimi da normativa	93.702	120.000				
Clotoide in normativa	100.000		83.33		1.000	
Raccordo n°2 - Raggio (m):120.00 - Lunghezza (m):67.58	Raggio Min	Raggio Max	Lung. Min			Parametri
Progressiva						538.09
Velocità utilizzata per la verifica (km/h)						60
Raggio minimo in funzione della velocità	44.99					
Raggio minimo calcolato rispetto al rettilino successivo	14.51					
Lunghezza minima del raccordo per una corretta percezione			41.67			
Valori minimi/massimi da normativa	44.99		41.67			
Raccordo in normativa	120.00		67.58			
Clotoide n°4 - Parametro A:100.000 - Lunghezza (m):83.33	A Min	A Max	Lung. Min	Rapporto	FF	Parametri
Progressiva						605.67
Velocità utilizzata per la verifica (km/h)						70
Fattore di forma					1.000	
Criterio dinamico: limitazione del contraccolpo	93.702					
Criterio cigli: limitazione della pendenza longitudinale dei cigli	66.583					
Criterio ottico	40.000					
Criterio ottico		120.000				
Clotoide rettilino-raccordo. $2/3 \leq A1/A2 \leq 3/2$. A1/A2 in tolleranza				1.000		
Valori minimi/massimi da normativa	93.702	120.000				
Clotoide in normativa	100.000		83.33		1.000	
Rettilino n°3 - Lunghezza (m):117.00	Lung. Min	Lung. Max				Parametri
Progressiva						689.00
Lunghezza minima (m)	65.00					
Lunghezza massima (m)		1540.00				
Valori minimi/massimi da normativa	65.00	1540.00				
Rettilino in normativa	117.00					

9 ANDAMENTO ALTIMETRICO

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

NV16 Elementi altimetrici

1	LIVELLETTA		Distanza:	22.49	Sviluppo:	22.50	Diff.Qt.:	-0.24	Pendenza (h/b):	-1.066767
	ESTREMI LIVELLETTA		Prog.1	0+080.00	Quota 1	32.77	Prog.2	0+094.31	Quota 2	32.62
	VERTICI LIVELLETTA		Prog.1	0+080.00	Quota 1	32.77	Prog.2	0+102.49	Quota 2	32.53
2	PARABOLA		Distanza:	16.36	Sviluppo:	16.36				
	Raggio:	650.000	Lunghezza	16.36	A:	2.517				
	ESTREMI		Prog.1	0+094.31	Quota 1	32.62	Prog.2	0+110.67	Quota 2	32.65
	VERTICE		Prog	0+102.49	Quota	32.53				
3	LIVELLETTA		Distanza:	155.65	Sviluppo:	155.67	Diff.Qt.:	2.26	Pendenza (h/b):	1.450354
	ESTREMI LIVELLETTA		Prog.1	0+110.67	Quota 1	32.65	Prog.2	0+119.35	Quota 2	32.78
	VERTICI LIVELLETTA		Prog.1	0+102.49	Quota 1	32.53	Prog.2	0+258.15	Quota 2	34.79
4	PARABOLA		Distanza:	277.59	Sviluppo:	277.98				
	Raggio:	2450.000	Lunghezza	277.59	A:	11.330				
	ESTREMI		Prog.1	0+119.35	Quota 1	32.78	Prog.2	0+396.94	Quota 2	21.08
	VERTICE		Prog	0+258.15	Quota	34.79				
5	LIVELLETTA		Distanza:	267.56	Sviluppo:	268.87	Diff.Qt.:	-26.43	Pendenza (h/b):	-9.879848
	ESTREMI LIVELLETTA		Prog.1	0+396.94	Quota 1	21.08	Prog.2	0+450.02	Quota 2	15.83
	VERTICI LIVELLETTA		Prog.1	0+258.15	Quota 1	34.79	Prog.2	0+525.71	Quota 2	8.36
6	PARABOLA		Distanza:	151.39	Sviluppo:	151.73				
	Raggio:	2210.000	Lunghezza	151.39	A:	6.850				
	ESTREMI		Prog.1	0+450.02	Quota 1	15.83	Prog.2	0+601.41	Quota 2	6.06
	VERTICE		Prog	0+525.71	Quota	8.36				
7	LIVELLETTA		Distanza:	122.33	Sviluppo:	122.39	Diff.Qt.:	-3.71	Pendenza (h/b):	-3.029753
	ESTREMI LIVELLETTA		Prog.1	0+601.41	Quota 1	6.06	Prog.2	0+622.20	Quota 2	5.43
	VERTICI LIVELLETTA		Prog.1	0+525.71	Quota 1	8.36	Prog.2	0+648.04	Quota 2	4.65
8	PARABOLA		Distanza:	51.69	Sviluppo:	51.70				
	Raggio:	1620.000	Lunghezza	51.69	A:	3.191				
	ESTREMI		Prog.1	0+622.20	Quota 1	5.43	Prog.2	0+673.89	Quota 2	4.69
	VERTICE		Prog	0+648.04	Quota	4.65				
9	LIVELLETTA		Distanza:	62.40	Sviluppo:	62.40	Diff.Qt.:	0.10	Pendenza (h/b):	0.160874
	ESTREMI LIVELLETTA		Prog.1	0+673.89	Quota 1	4.69	Prog.2	0+710.45	Quota 2	4.75
	VERTICI LIVELLETTA		Prog.1	0+648.04	Quota 1	4.65	Prog.2	0+710.45	Quota 2	4.75

9.1 Verifica andamento altimetrico

La verifica dell'andamento altimetrico è riportata nella tabella seguente.

NV16
Verifica andamento altimetrico

Dati generali	Minimo	Massimo	
Tipo di strada:F1 - Locali Extraurbane			
Larghezza semicarreggiata (m)	3.50		
Velocità progetto (Km/h)	40	70	
Livellotta n°1 - Pendenza (h/b):-1.067%	Pend. Max		Parametri
Progressiva			80.00
Pendenza massima (+/- h/b):	10.000%		
Livellotta in normativa	-1.067%		
Parabola n°1 - Raggio (m):650.00 - Lunghezza (m):16.361 - K:6.500 (Concavo)	Raggio Min	Lung. Min	Parametri
Progressiva			94.31
Distanza utilizzata			79.09
Velocità utilizzata per la verifica (km/h)			65
Raggio minimo da visibilità	348.81		
Raggio minimo comfort accelerazione verticale	535.43		
Parabola in normativa	650.00		
Livellotta n°2 - Pendenza (h/b):1.450%	Pend. Max		Parametri
Progressiva			110.67
Pendenza massima (+/- h/b):	10.000%		
Livellotta in normativa	1.450%		
Parabola n°2 - Raggio (m):2450.00 - Lunghezza (m):277.590 - K:24.500 (Convesso)	Raggio Min	Lung. Min	Parametri
Progressiva			119.35
Distanza utilizzata			95.49
Velocità utilizzata per la verifica (km/h)			70
Raggio minimo da visibilità	2446.64		
Raggio minimo comfort accelerazione verticale	630.14		
Parabola in normativa	2450.00		
Livellotta n°3 - Pendenza (h/b):-9.880%	Pend. Max		Parametri
Progressiva			396.94
Pendenza massima (+/- h/b):	10.000%		
Livellotta in normativa	-9.880%		
Parabola n°3 - Raggio (m):2210.00 - Lunghezza (m):151.387 - K:22.100 (Concavo)	Raggio Min	Lung. Min	Parametri
Progressiva			450.02
Distanza utilizzata			99.25
Velocità utilizzata per la verifica (km/h)			70
Raggio minimo da visibilità	2206.46		
Raggio minimo comfort accelerazione verticale	630.14		
Parabola in normativa	2210.00		
Livellotta n°4 - Pendenza (h/b):-3.030%	Pend. Max		Parametri
Progressiva			601.41
Pendenza massima (+/- h/b):	10.000%		
Livellotta in normativa	-3.030%		
Parabola n°4 - Raggio (m):1620.00 - Lunghezza (m):51.688 - K:16.200 (Concavo)	Raggio Min	Lung. Min	Parametri
Progressiva			622.20
Distanza utilizzata			91.45
Velocità utilizzata per la verifica (km/h)			70
Raggio minimo da visibilità	1614.53		
Raggio minimo comfort accelerazione verticale	630.14		



GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

LINEA PESCARA - BARI

RADDOPPIO TRATTA FERROVIARIA TERMOLI - LESINA

LOTTI 2 e 3 - RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

VIABILITA' - NV

NV16 - Variante SP43 Bis - km 20+975

Relazione tecnica

COMMESSA

LOTTO

CODIFICA

DOCUMENTO

REV.

FOGLIO

L102

02D78

RH

NV1600001

A

23 di 35

NV16

Verifica andamento altimetrico

Parabola in normativa	1620.00	
Livellotta n°5 - Pendenza (h/b):0.161%	Pend. Max	Parametri
Progressiva		673.89
Pendenza massima (+/- h/b):	10.000%	
Livellotta in normativa	0.161%	

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA PESCARA - BARI RADDOPPIO TRATTA FERROVIARIA TERMOLI - LESINA LOTTI 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA					
	VIABILITA' – NV NV16 – Variante SP43 Bis - km 20+975 Relazione tecnica	COMMESSA LI02	LOTTO 02D78	CODIFICA RH	DOCUMENTO NV1600001	REV. A

10 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_{adottato}) degli allargamenti per iscrizione.

NV16

Allargamenti iscrizione in curva

R [m]	E = 45/R [m]	E _{effettivo} [m]	E _{adottato} [m]
190	0,24	0,24	0,25
120	0,38	0,38	0,40

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA PESCARA - BARI RADDOPPIO TRATTA FERROVIARIA TERMOLI - LESINA LOTTE 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA					
	VIABILITA' – NV NV16 – Variante SP43 Bis - km 20+975 Relazione tecnica	COMMESSA LI02	LOTTO 02D78	CODIFICA RH	DOCUMENTO NV1600001	REV. A

11 VERIFICA DISTANZE DI VISUALE LIBERA

Con riferimento all'andamento altimetrico, la verifica delle distanze di visuale libera è riportata al par. 9.1.

Con riferimento all'andamento planimetrico, la verifica delle distanze di visuale libera è stata condotta verificando che lungo le curve circolari destrorse sia garantita la distanza di visuale libera richiesta per l'arresto. Tale verifica è di seguito riportata.

NV16

Verifica distanze di visuale libera

Verifica distanza di arresto

Progr. in. [m]	Progr. fin. [m]	R [m]	V [km/h]	i [u.a.]	Da [m]	B [m]	b [m]	R' [m]	Δ [m]	Dv [m]	δ_{min} [m]	E _{adottato} [m]	Dv (E _{adottato}) [m]	$\delta_{min} - E_{adottato}$ [m]	δ_{visib} [m]	Dv (δ_{visib}) [m]	Esito verifica
267,56	396,66	190	70	-0,09980	105,14	3,50	1,00	188,25	2,750	64,43	4,54	0,25	67,31	4,29	4,30	105,19	soddisfatta
538,09	605,67	120	60	0,03030	67,51	3,50	1,00	118,25	2,750	51,10	2,04	0,40	54,71	1,64	1,65	67,62	soddisfatta

La notazione utilizzata nella tabella, con riferimento a ciascuna curva, è le seguente:

- Progr. in. = progressiva iniziale;
- Progr. fin. = progressiva finale;
- R = raggio di curvatura in asse alla carreggiata;
- V = velocità;
- i = pendenza longitudinale;
- Da = distanza di visuale libera richiesta per l'arresto;
- B = larghezza della corsia (corsia interna);
- b = larghezza della banchina;
- R' = raggio della curva in asse alla corsia;
- Δ = distanza tra l'asse della corsia ed il margine esterno della banchina;
- Dv = distanza di visuale libera disponibile lungo la curva;
- δ_{min} = allargamento minimo necessario per visibilità;
- E_{adottato} = allargamento adottato per iscrizione (allargamento disponibile per visibilità);
- Dv (E_{adottato}) = distanza di visuale libera corrispondente a E_{adottato};
- $\delta_{min} - E_{adottato}$ = differenza tra allargamento minimo necessario per visibilità ed allargamento adottato per iscrizione;
- δ_{visib} = allargamento adottato per visibilità (supplemento al valore E_{adottato});
- Dv (δ_{visib}) = distanza di visuale libera corrispondente a δ_{visib} ;

 GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA PESCARA - BARI RADDOPPIO TRATTA FERROVIARIA TERMOLI - LESINA LOTTI 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA					
	VIABILITA' – NV NV16 – Variante SP43 Bis - km 20+975 Relazione tecnica	COMMESSA L102	LOTTO 02D78	CODIFICA RH	DOCUMENTO NV1600001	REV. A

- Esito verifica = esito della verifica.

Dalla tabella si evince che, essendo $D_V (\delta_{visib}) > D_a$ (equivalentemente $\delta_{visib} > \delta_{min} - E_{adottato}$), la verifica è soddisfatta.

Per quanto riguarda la verifica relativa alle distanze di visuale libera richieste per il sorpasso D_s , non esplicitata, si rileva che lungo le curve planimetriche e lungo i raccordi almetrici parabolici è assicurata una visuale libera disponibile D_V tale che $D_V < D_s$. Pertanto, al fine di garantire adeguate condizioni di sicurezza, si ritiene di intervenire, attraverso l'interdizione della manovra di sorpasso, mediante opportuna segnaletica verticale di prescrizione.

Fermi restando i criteri di verifica delle distanze di visuale libera sopra esposti, al fine di diagrammare, in funzione della progressiva dell'asse stradale, l'andamento delle visuali libere disponibili e delle visuali libere richieste, e confrontare, quindi, le stesse, è stato redatto il diagramma di visibilità (cfr. par. 4.9).

Il diagramma di visibilità è riportato negli specifici elaborati grafici a cui si rimanda per i dettagli.

 GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA PESCARA - BARI RADDOPPIO TRATTA FERROVIARIA TERMOLI - LESINA LOTTI 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA					
	VIABILITA' – NV NV16 – Variante SP43 Bis - km 20+975 Relazione tecnica	COMMESSA LI02	LOTTO 02D78	CODIFICA RH	DOCUMENTO NV1600001	REV. A

12 COORDINAMENTO PLANO-ALTIMETRICO

A corredo delle valutazioni, analisi e verifiche sviluppate nei capitoli precedenti, è stata svolta una analisi finalizzata a valutare il coordinamento dell'andamento planimetrico della linea d'asse con il profilo longitudinale.

Tale analisi è stata condotta prendendo a riferimento i criteri contenuti nel par. 5.5 del D.M. 05/11/2001. Nell'ambito di tali criteri sono individuate, in particolare, alcune condizioni correlate al conseguimento di una percezione chiara delle caratteristiche del tracciato stradale.

Si precisa che, poiché l'intervento in oggetto si configura come "adeguamento di strada esistente", i criteri presi in considerazione per lo svolgimento dell'analisi (par. 5.5 del D.M. 05/11/2001) sono "di riferimento", ovvero non assumono carattere di cogenza ma definiscono indicazioni verso cui orientare la progettazione.

In tal senso, in funzione dei vincoli progettuali a cui è stato assoggettato l'intervento di adeguamento, sono state ritenute ammissibili eventuali deviazioni dei criteri contenuti nel par. 5.5 del D.M. 05/11/2001.

Si segnala, a tal proposito, che l'andamento plano-altimetrico della linea d'asse è stato condizionato da diversi vincoli progettuali per i quali le limitazioni principali sono derivate sia dal rispetto della congruenza con i tratti stradali esistenti e/o di progetto a monte ed a valle, sia dalle interferenze con infrastrutture esistenti e/o di progetto.

I risultati dell'analisi svolta sono riportati nella tabella seguente.

Nella tabella, per ciascuna delle condizioni prese come riferimento per l'analisi è riportata la corrispondente configurazione del tracciato di progetto, nonché il riscontro dello stesso in termini di rispetto delle condizioni.

NV16 Analisi coordinamento plano-altimetrico

Condizioni par. 5.5 D.M. 05/11/2001	Tracciato di progetto	Riscontro tracciato di progetto rispetto alle condizioni par. 05/11/2001
1 Occorre evitare che il punto di inizio di una curva planimetrica coincida o sia prossimo con la sommità di un raccordo verticale convesso	<p>La curva n.1, di raggio R=190 m, è compresa tra le seguenti progressive:</p> <ul style="list-style-type: none"> - progr. 267,56: corrispondente a raccordo altimetrico convesso (R=2450 m) con sommità a progr. 154,89; - progr. 396,66: corrispondente a livelletta (i=-9,88%). <p>La curva n.2, di raggio R=120 m, è compresa tra le seguenti progressive:</p> <ul style="list-style-type: none"> - progr. 538,09: corrispondente a raccordo concavo (R=2210 m); - progr. 605,67: corrispondente a livelletta (i=-3,03%). 	Gli estremi delle curve circolari planimetriche non coincidono, nè sono prossimi alle sommità dei raccordi verticali convessi.

NV16
Analisi coordinamento plano-altimetrico

Condizioni par. 5.5 D.M. 05/11/2001	Tracciato di progetto	Riscontro tracciato di progetto rispetto alle condizioni par. 05/11/2001
2	<p>Occorre evitare che un raccordo planimetrico inizi immediatamente dopo un raccordo concavo</p> <p>La curva n.1, di raggio R=190 m, è compresa tra le seguenti progressive: - progr. 267,56: corrispondente a raccordo altimetrico convesso (R=2450 m) compreso tra progr. 119,35 e progr. 396,94; - progr. 396,66: corrispondente a livelletta (i=-9,88%) compresa tra progr. 396,94 e progr. 450,02.</p> <p>La curva n.2, di raggio R=120 m, è compresa tra le seguenti progressive: - progr. 538,09: corrispondente a raccordo concavo (R=2210 m) compreso tra progr. 450,02 e progr. 601,41; - progr. 605,67: corrispondente a livelletta (i=-3,03%) compresa tra progr. 601,41 e progr. 622,20.</p>	Gli estremi di inizio dei raccordi planimetrici sono distanti dagli estremi di fine dei raccordi concavi.
3	<p>Occorre evitare l'inserimento di raccordi verticali concavi di piccolo sviluppo all'interno di curve planimetriche di grande sviluppo</p> <p>Il raccordo concavo n.1, di raggio R=650 m e sviluppo L=16,36 m (tra progr. 94,31 e progr. 110,67) è compreso nel rettilineo n.1 di lunghezza L=223,98 m (tra progr. 0,00 e progr. 223,98).</p> <p>Il raccordo concavo n.2, di raggio R=2210 m e sviluppo L=151,39 m (tra progr. 450,02 e progr. 601,41) è compreso in parte lungo il rettilineo n.2, di lunghezza L=14,51 m (tra progr. 440,25 e progr. 454,75), lungo la clotoide n. 3 di parametro A=100,00 m e sviluppo L=83,33 m (tra progr. 454,75 e progr. 538,09) ed in parte lungo la curva circolare n.1, di raggio R=190 m e sviluppo L=67,58 m (tra progr. 538,09 e progr. 605,67).</p> <p>Il raccordo concavo n. 3, di raggio R=1620 m e sviluppo L=51,69 m (tra progr. 622,20 e progr. 673,89) è inserito lungo la clotoide n.4, di parametro A=100,00 m e sviluppo L=83,33 m (tra progr. 605,67 e progr. 689,00).</p>	Non sono presenti raccordi verticali concavi di piccolo sviluppo all'interno di curve planimetriche di grande sviluppo.
4	<p>Occorre evitare il posizionamento di un raccordo concavo immediatamente dopo la fine di una curva planimetrica</p> <p>Il raccordo concavo n.1, di raggio R=650 m e sviluppo L=16,36 m (tra progr. 94,31 e progr. 110,67) è compreso nel rettilineo n.1 di lunghezza L=223,98 m (tra progr. 0,00 e progr. 223,98).</p> <p>Il raccordo concavo n.2, di raggio R=2210 m e sviluppo L=151,39 m (tra progr. 450,02 e progr. 601,41) è compreso in parte lungo il rettilineo n.2, di lunghezza L=14,51 m (tra progr. 440,25 e progr. 454,75), lungo la clotoide n. 3 di parametro A=100,00 m e sviluppo L=83,33 m (tra progr. 454,75 e progr. 538,09) ed in parte lungo la curva circolare n.1, di raggio R=190 m e sviluppo L=67,58 m (tra progr. 538,09 e progr. 605,67).</p> <p>Il raccordo concavo n. 3, di raggio R=1620 m e sviluppo L=51,69 m (tra progr. 622,20 e progr. 673,89) è inserito lungo la clotoide n.4, di parametro A=100,00 m e sviluppo L=83,33 m (tra progr. 605,67 e progr. 689,00).</p>	Gli estremi di inizio dei raccordi concavi sono distanti dagli estremi di fine delle curve planimetriche.

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA PESCARA - BARI RADDOPPIO TRATTA FERROVIARIA TERMOLI - LESINA LOTTI 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA					
	VIABILITA' – NV NV16 – Variante SP43 Bis - km 20+975 Relazione tecnica	COMMESSA LI02	LOTTO 02D78	CODIFICA RH	DOCUMENTO NV1600001	REV. A

NV16
Analisi coordinamento plano-altimetrico

	Condizioni par. 5.5 D.M. 05/11/2001	Tracciato di progetto	Riscontro tracciato di progetto rispetto alle condizioni par. 05/11/2001
5	Occorre evitare che il vertice di un raccordo concavo coincida o sia prossimo ad un punto di flesso della linea planimetrica	<p>Il raccordo concavo n.1, di raggio R=650 m e sviluppo L=16,36 m (tra progr. 94,31 e progr. 110,67) ha vertice a progr. 102,49 ricadente nell'ambito del rettilineo n.1 di lunghezza L=223,98 m (tra progr. 0,00 e progr. 223,98).</p> <p>Il raccordo concavo n.2, di raggio R=2210 m e sviluppo L=151,39 m (tra progr. 450,02 e progr. 601,41), ha vertice a progr. 525,71 ricadente nell'ambito della cloide n. 3 di parametro A=100 m (compresa tra progr. 454,74 e progr. 538,09).</p>	I vertici dei raccordi concavi non coincidono, nè sono prossimi ai punti di flesso dell'andamento planimetrico.

Dalla tabella precedente, si evince che il tracciato di progetto soddisfa tutte le condizioni finalizzate ad ottenere un corretto coordinamento plano-altimetrico.

13 SOVRASTRUTTURA STRADALE

Per entrambi i tratti della viabilità in oggetto è stata adottata una configurazione della sovrastruttura stradale composta dai seguenti strati.

NV16
Pavimentazione stradale

Strato	Materiale	Spessore [cm]
Usura	conglomerato bituminoso	4
Collegamento (binder)	conglomerato bituminoso	5
Base	conglomerato bituminoso	8
Fondazione	misto granulare stabilizzato	15

 <p>ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE</p>	<p>LINEA PESCARA - BARI RADDOPPIO TRATTA FERROVIARIA TERMOLI - LESINA LOTTI 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA</p>					
<p>VIABILITA' – NV NV16 – Variante SP43 Bis - km 20+975 Relazione tecnica</p>	<p>COMMESSA L102</p>	<p>LOTTO 02D78</p>	<p>CODIFICA RH</p>	<p>DOCUMENTO NV1600001</p>	<p>REV. A</p>	<p>FOGLIO 31 di 35</p>

14 BARRIERE DI SICUREZZA

Per la protezione dei margini sono state previste, ove necessario, barriere di sicurezza.

Per il posizionamento planimetrico, la classe e l'estensione delle barriere di sicurezza previste in progetto, si rimanda all'elaborato "Planimetria segnaletica e barriere di sicurezza".

 GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA PESCARA - BARI RADDOPPIO TRATTA FERROVIARIA TERMOLI - LESINA LOTTI 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA					
	VIABILITA' – NV NV16 – Variante SP43 Bis - km 20+975 Relazione tecnica	COMMESSA LI02	LOTTO 02D78	CODIFICA RH	DOCUMENTO NV1600001	REV. A

15 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.R. 16/12/1992 n°495 – Regolamento di esecuzione e attuazione del nuovo codice della strada.

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

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

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.

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA PESCARA - BARI RADDOPPIO TRATTA FERROVIARIA TERMOLI - LESINA LOTTE 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA					
	VIABILITA' – NV NV16 – Variante SP43 Bis - km 20+975 Relazione tecnica	COMMESSA LI02	LOTTO 02D78	CODIFICA RH	DOCUMENTO NV1600001	REV. A

16 ANALISI DEGLI ASPETTI CONNESSI CON LA SICUREZZA STRADALE

Nel presente capitolo sono analizzati gli aspetti connessi alla sicurezza stradale secondo quanto previsto dal D.M. del 22/04/2004, modifica del D.M. 05/11/2001 (“*Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade*”), relativamente al progetto di adeguamento della viabilità in oggetto.

Come riportato nel par. 4.1, il D.M. del 22/04/2004 prescrive che le norme del D.M. 05/11/2001 siano applicate a “strade di nuova costruzione” (art. 2), prevedendo la predisposizione di nuove norme per gli interventi di adeguamento delle strade esistenti, restando inteso che i criteri del D.M. n.6792/2001 siano di riferimento anche per gli interventi di adeguamento (art. 3). Inoltre, il D.M. del 22/04/2004 prevede che, fino all’emanazione delle suddette norme, i progetti di adeguamento debbano fornire l’analisi degli aspetti connessi con la sicurezza, con la dimostrazione che l’intervento, nel suo complesso, apporti un miglioramento in termini di sicurezza e di circolazione (art. 4).

In tale sede, l’analisi non può che essere condotta con un criterio comparativo, ovvero associando alcuni degli interventi previsti in progetto ad indicatori, qualitativi o quantitativi, assunti come rappresentativi del livello di sicurezza.

Per l’individuazione degli indicatori, si è ritenuto appropriato fare riferimento alle “*Linee Guida di Attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale*” (documento “*Piani della Sicurezza Stradale Urbana-Linee Guida per la redazione*”), sebbene riferite a strade urbane, emanate dal Ministero dei Lavori Pubblici - Ispettorato Generale per la Circolazione e la Sicurezza Stradale, con riferimento a quanto suggerito, nell’ambito della *Tab. 2.1 – Classificazione degli interventi per la sicurezza stradale*, per gli interventi di “Ingegneria delle Infrastrutture”.

Nel seguito si riporta la tabella, estrapolata dalle suddette Linee Guida, ed opportunamente compilata.

NV16

Analisi degli aspetti connessi con la sicurezza stradale

SOTTOCLASSI DI INTERVENTO	INTERVENTI	STATO DI FATTO	PROGETTO	INCREMENTO LIVELLO DI SICUREZZA
Adeguamento caratteristiche geometriche e funzionali dei tronchi stradali e dei relativi impianti	Adeguamento geometria	Viabilità in rettilineo con alternanza di tratti curvilinei. Corpo stradale prevalentemente in rilevato e con quote della piattaforma pressoché coincidenti con le quote del piano campagna. Il tronco stradale attraversa l'Autostrada A14 mediante cavalcavia e si connette alla SS 16 Adriatica mediante intersezione a T.	Tratto di carreggiata in variante plano-altimetrica con attraversamento della linea ferroviaria di progetto mediante opera in cavalcaferrovia.	SI

NV16
Analisi degli aspetti connessi con la sicurezza stradale

SOTTOCLASSI DI INTERVENTO	INTERVENTI	STATO DI FATTO	PROGETTO	INCREMENTO LIVELLO DI SICUREZZA
	Sistemazione delle fasce di pertinenza stradale	<p>Banchine inesistenti. Strisce di margine assenti. Barriere di sicurezza presenti in corrispondenza dell'opera di attraversamento (cavalcavia di attraversamento dell'A14) e lungo i tratti di approccio alla stessa.</p> 	<p>Arginelli e banchine conformi al D.M. 05/11/2001. Banchine delimitate con strisce di margine della carreggiata di larghezza conforme alle prescrizioni normative. Barriere di sicurezza secondo D.M. 18/02/1992, D.M. 03/06/1998 e D.M. 21/6/2004. Scarpate con inclinazione 2/3 rispetto all'orizzontale.</p>	SI
	Miglioramento della visibilità e/o Illuminazione	-	<p>Andamento geometrico con visuali libere superiori alle distanze di visuale libera richieste per l'arresto.</p>	SI
	Miglioramento dell'impianto segnaletico	Segnaletica orizzontale e verticale assente.	<p>Predisposizione di segnaletica orizzontale e verticale conforme al Nuovo Codice della Strada (D.L. 30 Aprile 1992, n.285 e succ. mod. e int..) ed al relativo Regolamento di esecuzione e attuazione (D.P.R. 16/12/1992 n. 495e succ. mod. e int.).</p>	SI
	Manutenz. evolutiva o conservativa della sovrastruttura stradale	Sede stradale con pavimentazione ammalorata.	Realizzazione di nuova sovrastruttura stradale.	SI

NV16
Analisi degli aspetti connessi con la sicurezza stradale

SOTTOCLASSI DI INTERVENTO	INTERVENTI	STATO DI FATTO	PROGETTO	INCREMENTO LIVELLO DI SICUREZZA
Adeguamento delle caratteristiche geometriche e funzionali delle intersezioni e dei relativi impianti	Cambiamento del tipo di intersezione	-	Connessione alla viabilità esistente mediante tratti di transizione.	SI
	Adeguamento caratteristiche geometriche delle intersezioni	Lungo il tratto esistente corrispondente all'intervento in progetto sono presenti accessi.	Ripristino accessi tramite viabilità di ricucitura.	SI
	Miglioramento dell'impianto segnaletico	-	Predisposizione di segnaletica orizzontale e verticale conforme al Nuovo Codice della Strada (D.L. 30 Aprile 1992, n.285 e succ. mod. e int..) ed al relativo Regolamento di esecuzione e attuazione (D.P.R. 16/12/1992 n. 495e succ. mod. e int.).	SI
	Miglioramento della visibilità e/o Illuminazione	-	Condizioni di visibilità delle intersezioni conformi alle prescrizioni del D.M. 19/04/2006	SI
Gestione delle velocità	Installazione di elementi di moderazione del traffico	-	-	-
	Adeguamento segnaletica ed ambiente stradale	-	Realizzazione di nuova segnaletica stradale con opportune limitazioni alla massima velocità consentita.	SI