

COMMITTENTE:



PROGETTAZIONE:



DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA – CATANIA – PALERMO

NUOVO COLLEGAMENTO PALERMO-CATANIA

U.O. INFRASTRUTTURE CENTRO

PROGETTO DEFINITIVO TRATTA DITTAINO-CATENANUOVA VIABILITÀ

Relazione descrittiva delle viabilità da NV09 a NV24

SCALA:

-

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

RS3E 50 D 78 RH NV0000 001 A

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	Emissione esecutiva	R. Velotta	Dic. 2019	A. Pagano	Dic. 2019	F. Sparacino	Dic. 2019	D. Tiberti Dic. 2019

ITALENTRA S.p.A.
Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Direzione Regionale
UO Infrastrutture Sud
Prof. Ing. Paolo Tiberti
Ordine degli Ingegneri Prov. di Napoli n. 10879



U.O. INFRASTRUTTURE CENTRO
PROGETTO DEFINITIVO
TRATTA DITTAINO-CATENANUOVA

Relazione descrittiva delle viabilità da NV09 a NV24

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3E	50	D 78 RH	NV 00 00 001	A	2 di 39

INDICE

1	PREMESSA	4
2	NORMATIVA DI RIFERIMENTO.....	6
3	NV09 – VIABILITÀ ACCESSO A FABBRICATO TECNOLOGICO PM PALOMBA – COLLEGAMENTO CON S.S. 192 7	
3.1	DESCRIZIONE DEL TRACCIATO.....	7
4	NV10 – RIPRISTINO VIABILITÀ PODERALE.....	9
4.1	DESCRIZIONE DEL TRACCIATO.....	9
5	NV11 – RIPRISTINO VIABILITÀ PODERALE.....	11
5.1	DESCRIZIONE DEL TRACCIATO.....	11
6	NV12 – RISPRISTINO VIABILITÀ PODERALE	13
6.1	DESCRIZIONE DEL TRACCIATO.....	13
7	NV12B – SOPPRESSIONE PL AL KM 188+610 DELLA LS	15
7.1	DESCRIZIONE DEL TRACCIATO.....	15
8	NV13 – ACCESSO AREA INTERCLUSA.....	16
8.1	DESCRIZIONE DEL TRACCIATO.....	16
9	NV14 – VIABILITÀ PODERALE	17
9.1	DESCRIZIONE DEL TRACCIATO.....	17
10	NV14B – VIABILITÀ PODERALE.....	19
10.1	DESCRIZIONE DEL TRACCIATO.....	19
11	NV15 – VIABILITÀ PODERALE	20



U.O. INFRASTRUTTURE CENTRO
PROGETTO DEFINITIVO
TRATTA DITTAINO-CATENANUOVA

Relazione descrittiva delle viabilità da NV09 a NV24	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	RS3E	50	D 78 RH	NV 00 00 001	A	3 di 39

11.1	DESCRIZIONE DEL TRACCIATO.....	20
12	NV16 – VIABILITÀ PODERALE	22
12.1	DESCRIZIONE DEL TRACCIATO.....	22
13	NV17 – RIPRISTINO PROLUNGAMENTO SEDE FUTURA VIABILITÀ COMUNALE (VIA PALERMO).....	24
13.1	DESCRIZIONE DEL TRACCIATO.....	24
14	NV18 – RIPRISTINO COLLEGAMENTO VIABILITÀ PODERALE CON STRADA COMUNALE (VIA PALERMO) 26	
14.1	DESCRIZIONE DEL TRACCIATO.....	26
15	NV19 – VIABILITÀ NUOVA STAZIONE DI CATENANUOVA - VIABILITÀ DI COLLEGAMENTO TRA VIA PALERMO ED INCROCIO CON VIA DEI CADUTI IN GUERRA E VIABILITÀ AL KM 13+000 (TRA VIA DEI CADUTI IN GUERRA E SP23).....	28
15.1	DESCRIZIONE DEL TRACCIATO.....	28
16	NV20 – RIPRISTINO RAMPE E CAVALCAFERROVIA VIA DEI CADUTI IN GUERRA	30
16.1	DESCRIZIONE DEL TRACCIATO.....	30
17	NV21 – ADEGUAMENTO TRATTO SP 74 INTERFERENTE CON IL PROGETTO	32
17.1	DESCRIZIONE DEL TRACCIATO.....	32
18	NV22 – VIABILITÀ ACCESSO A SSE DI SPARAGOGNA	34
18.1	DESCRIZIONE DEL TRACCIATO.....	34
19	NV23 – VIABILITA’ TANGENZIALE CATENANUOVA.....	36
19.1	DESCRIZIONE DEL TRACCIATO.....	36
20	NV24 – INTERVENTO SU VIABILITÀ ESISTENTE (VIA BERLINGUER)	38

Relazione descrittiva delle viabilità da NV09 a NV24

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3E	50	D 78 RH	NV 00 00 001	A	4 di 39

1 PREMESSA

Nell'ambito del Progetto Definitivo della tratta Dittaino-Catenanuova di cui al Nuovo Collegamento Palermo-Catania, sono previsti interventi riferiti alle viabilità riguardanti:

1. adeguamento delle viabilità esistenti interferite dalla nuova linea ferroviaria di progetto;
2. realizzazione di nuove viabilità per il collegamento della rete stradale esistente /di progetto alle fermate della linea ferroviaria di progetto;
3. realizzazione di nuove viabilità per il collegamento della rete stradale esistente/di progetto con i fabbricati tecnologici e SSE previsti in progetto;
4. viabilità di ricucitura con adeguamento e ripristino dei collegamenti stradali esistenti.

Oggetto della presente relazione è la descrizione delle caratteristiche tecniche generali delle viabilità previste in progetto.

Nella tabella seguente sono riportate le caratteristiche principali degli interventi previsti.


WBS		INQUADRAMENTO FUNZIONALE	SEZIONE TIPO PIATTAFORMA	TIPO INTERVENTO
Codice	Descrizione			
NV09	Viabilità accesso a fabbricato tecnologico PM Palomba - collegamento con S.S. 192	Strada locale a destinazione particolare - viabilità di accesso piazzale	$(0,50 + 3,00 + 0,50) = 4,00$ m	Strada di nuova costruzione
NV10	Ripristino viabilità podereale	Strada locale a destinazione particolare - strada bianca	4,00 m	Adeguamento strada podereale esistente
NV11	Ripristino viabilità podereale	Strada locale a destinazione particolare - strada bianca	4,00 m	Adeguamento strada podereale esistente
NV12	Ripristino viabilità podereale	Strada locale a destinazione particolare	$(0,50 + 3,00 + 0,50) = 4,00$ m	Adeguamento strada podereale esistente
NV12B	Soppressione PL al km 188+610 della LS	Strada locale a destinazione particolare	$(0,50 + 5 + 0,50) = 6,00$ m	Nuova viabilità podereale
NV13	Accesso area interclusa	Strada locale a destinazione particolare	$(0,50 + 3,00 + 0,50) = 4,00$ m	Adeguamento strada podereale esistente
NV14	Viabilità podereale	Strada locale a destinazione particolare	$(0,50 + 3,00 + 0,50) = 4,00$ m	Adeguamento strada podereale esistente
NV14B	Viabilità podereale	Strada locale a destinazione particolare	$(0,50 + 3,00 + 0,50) = 4,00$ m	Adeguamento strada podereale esistente
NV15	Viabilità podereale	Strada locale a destinazione particolare	$(0,50 + 3,00 + 0,50) = 4,00$ m	Adeguamento strada podereale esistente
NV16	Viabilità podereale	Strada locale a destinazione particolare - strada bianca	4,00 m	Adeguamento strada podereale esistente

Relazione descrittiva delle viabilità da NV09 a NV24

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3E	50	D 78 RH	NV 00 00 001	A	5 di 39

WBS		INQUADRAMENTO FUNZIONALE	SEZIONE TIPO PIATTAFORMA	TIPO INTERVENTO
Codice	Descrizione			
NV17	Ripristino prolungamento sede futura viabilità comunale (Via Palermo)	Strada Locale in Ambito Extraurbano (Cat. F Extr.)	Sezione tipo F2 (1,00 + 3,25 + 3,25 + 1,00) = 8,50 m	Adeguamento strada esistente
NV18	Ripristino collegamento viabilità podereale con strada comunale (Via Palermo)	Strada locale a destinazione particolare	(0,50 + 2,75 + 2,75 + 0,50) = 6,50 m	Adeguamento strada esistente
NV19	Viabilità nuova stazione di Catenanuova - Viabilità di collegamento tra Via Palermo ed incrocio con via Dei Caduti in Guerra e viabilità al km 13+000 (tra via dei Caduti in Guerra e SP23)	Strada Locale in Ambito Urbano (Cat. F Urb.)	(0,50 + 3,50 + 3,50 + 0,50) = 8,00 m + marciapiedi ambo i lati da 1,50 m	Strada di nuova costruzione
NV20	Ripristino rampe e cavalcaferrovia Via dei Caduti in Guerra	Strada Locale in Ambito Urbano (Cat. F Urb.)	(0,50 + 2,75 + 2,75 + 0,50) = 6,50 m + marciapiedi ambo i lati da 1,50 m	Adeguamento strada esistente
NV21	Adeguamento tratto SP 74 interferente con il progetto	Strada Locale in Ambito Extraurbano (Cat. F Extr.)	Sezione tipo F2 (1,00 + 3,25 + 3,25 + 1,00) = 8,50 m	Adeguamento strada esistente
NV22	Viabilità accesso a SSE di Sparagogna	Strada locale a destinazione particolare - viabilità di accesso piazzale	(0,50 + 2,50 + 2,50 + 0,50) = 6,00 m	Strada di nuova costruzione
NV23	Viabilità Tangenziale Catenanuova	Strada Locale in Ambito Urbano (Cat. F Urb.)	(0,50 + 3,50 + 3,50 + 0,50) = 8,00 m + marciapiedi ambo i lati da 1,50 m	Strada di nuova costruzione
NV24	Intervento su viabilità esistente (Via Berlinguer)	Strada esistente riconducibile a Strada Locale in Ambito Urbano (Cat. F Urb.)	Piattaforma carrabile (come da piattaforma carrabile esistente) di larghezza media pari a circa 9,50 m + marciapiedi ambo i lati (marciapiedi di larghezza come da marciapiedi esistenti)	Adeguamento strada esistente (rifacimento pavimentazione – biner + usura – e demolizione e ricostruzione marciapiedi esistenti)

Per i criteri progettuali adottati e per i parametri degli elementi geometrici plano-altimetrici, si rimanda alle relazioni tecniche specifiche riferite a ciascuna viabilità.

	U.O. INFRASTRUTTURE CENTRO PROGETTO DEFINITIVO TRATTA DITTAINO-CATENANUOVA					
Relazione descrittiva delle viabilità da NV09 a NV24	COMMESSA RS3E	LOTTO 50	CODIFICA D 78 RH	DOCUMENTO NV 00 00 001	REV. A	FOGLIO 6 di 39

2 NORMATIVA DI RIFERIMENTO

Per il progetto delle viabilità sono state considerate le principali normative di riferimento riportate nel seguito:

- D.M. 5 novembre 2001 “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade”;
- D.M. 22 aprile 2004 “Modifica del decreto 5 novembre 2001, n. 6792, recante “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade””;
- Linee guida per gli interventi di adeguamento delle strade esistenti – 21 Marzo 2006;
- Decreto Legislativo 30 aprile 1992 n. 285 Nuovo codice della strada e s.m.i.;
- D.P.R. 16 dicembre 1992 n. 495 Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada;
- Decreto 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”;
- “Manuale di progettazione opere civili “ RFI – 22.12.2017 – RFI DTC SI MA IFS001B.

3 NV09 – VIABILITÀ ACCESSO A FABBRICATO TECNOLOGICO PM PALOMBA – COLLEGAMENTO CON S.S. 192

3.1 Descrizione del tracciato

La viabilità in oggetto ha uno sviluppo di circa 232 m. Essa consente l'accesso al fabbricato tecnologico (PM Palomba) tramite il collegamento con la S.S.192 ed dà accesso ai due fondi agricoli separati dalla variante stessa. Alla progressiva 0+070 è prevista la realizzazione di un cancello per evitare l'accesso ad estranei nella proprietà ferroviaria.

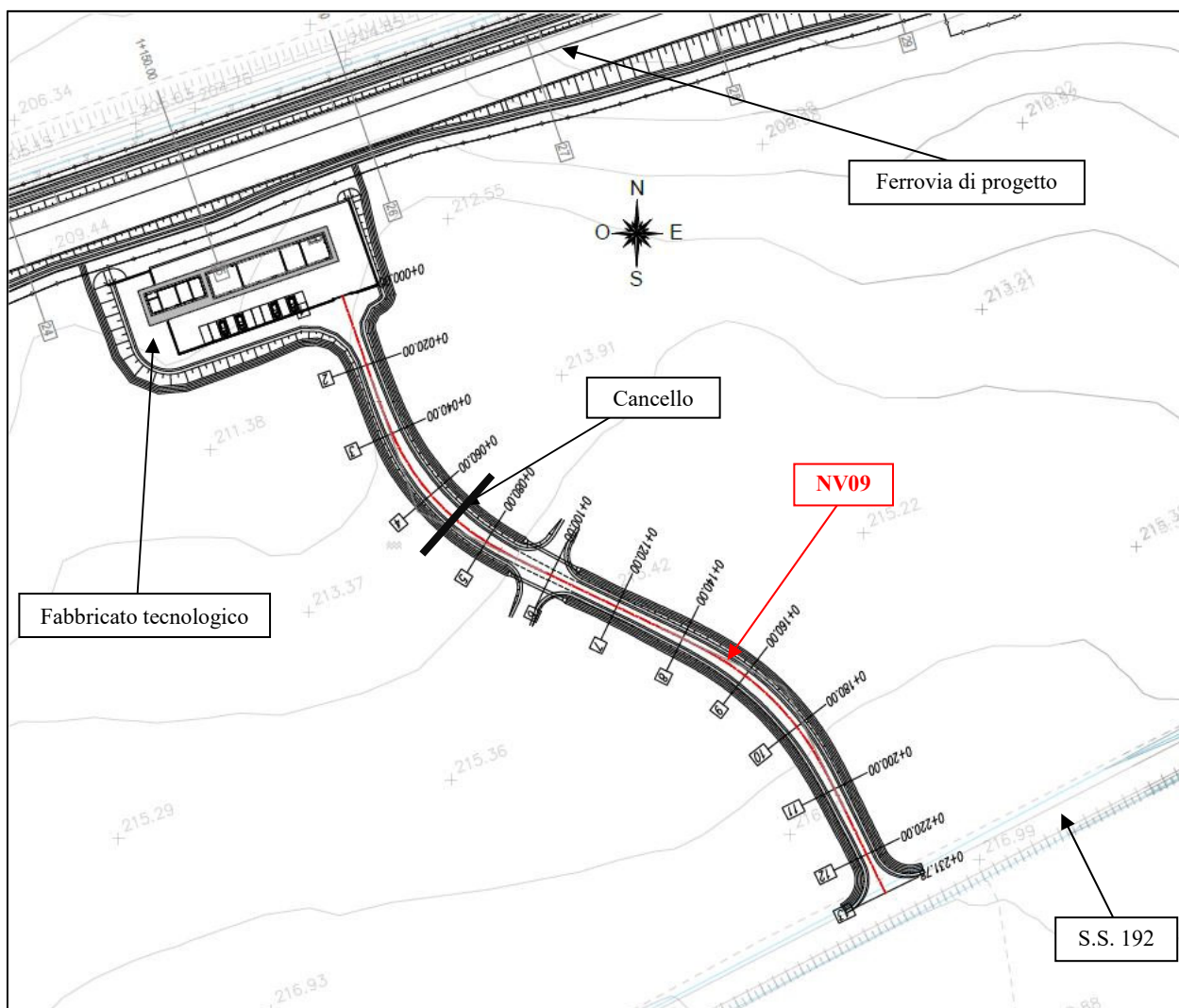


Fig. 1 – Intervento di progetto

Relazione descrittiva delle viabilità da NV09 a NV24

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3E	50	D 78 RH	NV 00 00 001	A	8 di 39

Il tracciato inizia in corrispondenza del piazzale che accoglie i locali tecnologici e termina in corrispondenza dell'intersezione a raso di tipo "T" con la S.S. 192 alla progr. 0+231,78.

La tabella seguente riassume i dati principali dell'intervento.

Inquadramento funzionale	Strada locale a destinazione particolare	
Sezione tipo	(0,50+3,00+0,50)	m
Sviluppo	232	m
Raggio planimetrico minimo	65	m
Pendenza longitudinale massima	4,50	%
Pendenza trasversale monofalda massima	2,50	%

Tab. 1 - Dati principali dell'intervento

4 NV10 – RIPRISTINO VIABILITÀ PODERALE

4.1 Descrizione del tracciato

La viabilità in oggetto presenta uno sviluppo di circa 304 m ed ha la funzione di ripristinare la viabilità poderale esistente tagliata dal nuovo progetto ferroviario alla pk 1+915,00 circa.

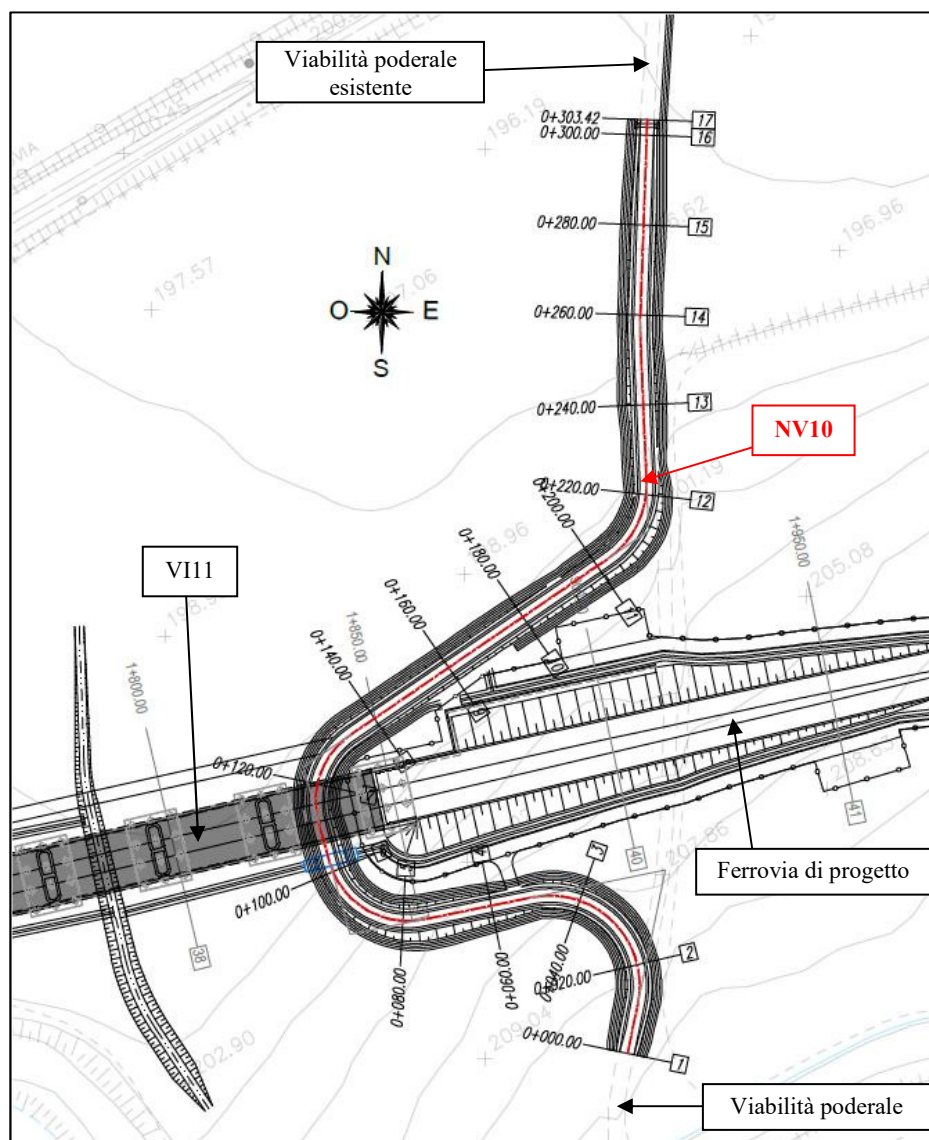


Fig. 2 – Intervento di progetto



U.O. INFRASTRUTTURE CENTRO
PROGETTO DEFINITIVO
TRATTA DITTAINO-CATENANUOVA

Relazione descrittiva delle viabilità da NV09 a NV24

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3E	50	D 78 RH	NV 00 00 001	A	10 di 39

Il tracciato inizia allacciandosi alla viabilità podereale esistente posta a sud della ferrovia, prosegue passando sotto l'ultima campata del viadotto ferroviario VI03 (composto da quattro campate) per poi ricalcare la strada podereale a nord della ferrovia, da progr. 0+240,00 circa fino alla progressiva finale 0+ 303,42.

La tabella seguente riassume i dati principali dell'intervento.

Inquadramento funzionale	Strada locale a destinazione particolare (strada bianca)	
Sezione tipo	4,00	m
Sviluppo	304	m
Raggio planimetrico minimo	18	m
Pendenza longitudinale massima	11,00	%
Pendenza trasversale monofalda massima	2,50	%

Tab. 2 – Tabella dati principali di intervento

5 NV11 – RIPRISTINO VIABILITÀ PODERALE

5.1 Descrizione del tracciato

L'intervento in oggetto presenta uno sviluppo di 430 m circa ed è finalizzato a ripristinare il collegamento tra le viabilità poderali esistenti a seguito dell'interferenza generata dalla nuova ferrovia di progetto.

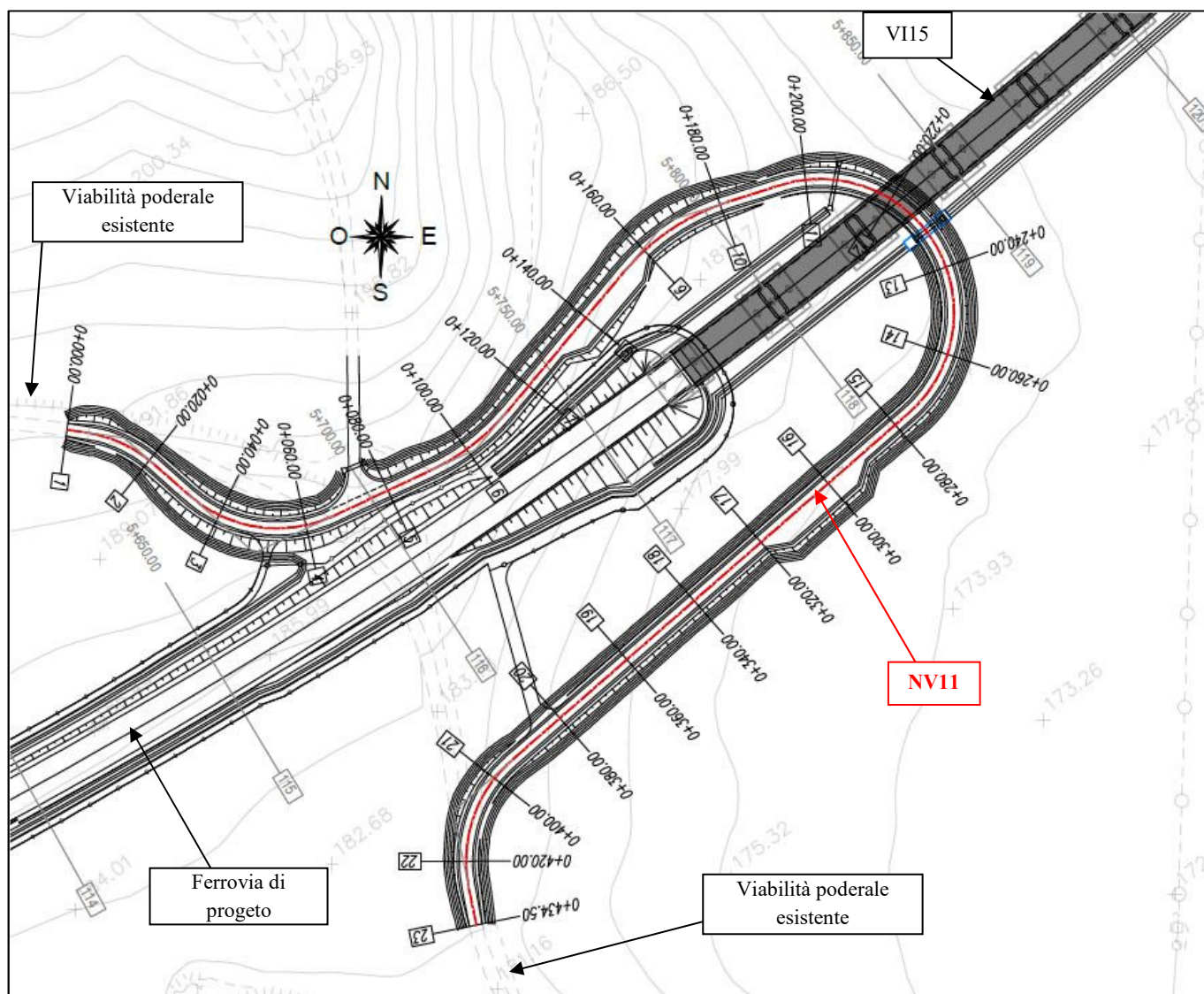


Fig. 3 – Intervento di progetto

La viabilità in oggetto inizia a monte della ferrovia di progetto allacciandosi alla viabilità poderale esistente.

Relazione descrittiva delle viabilità da NV09 a NV24

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3E	50	D 78 RH	NV 00 00 001	A	12 di 39

Il tracciato costeggia la ferrovia per un breve tratto per poi curvare verso SUD in corrispondenza della terza campata del viadotto VI15. Dopodichè affianca di nuovo la ferrovia per terminare allacciandosi all'attuale viabilità podereale esistente a valle.

La tabella seguente riassume i dati principali dell'intervento.

Inquadramento funzionale	Strada locale a destinazione particolare (strada bianca)	
Sezione tipo	4,00	m
Sviluppo	434,50	m
Raggio planimetrico minimo	30	m
Pendenza longitudinale massima	10	%
Pendenza trasversale monofalda massima	5,5	%

Tab. 3 – Tabella dati principali di intervento

Relazione descrittiva delle viabilità da NV09 a NV24

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3E	50	D 78 RH	NV 00 00 001	A	13 di 39

6 NV12 – RISPRISTINO VIABILITÀ PODERALE

6.1 Descrizione del tracciato

La viabilità presenta uno sviluppo di 1870 m circa, tra la pk. 6+660,00 e la pk. 8+450,00 della linea ferroviaria di progetto. L'intervento ha la funzione di ricucire la viabilità esistente in affiancamento lato nord della nuova linea ferroviaria. L'attuale viabilità è pavimentata e presenta sezione trasversale di 5 m circa.

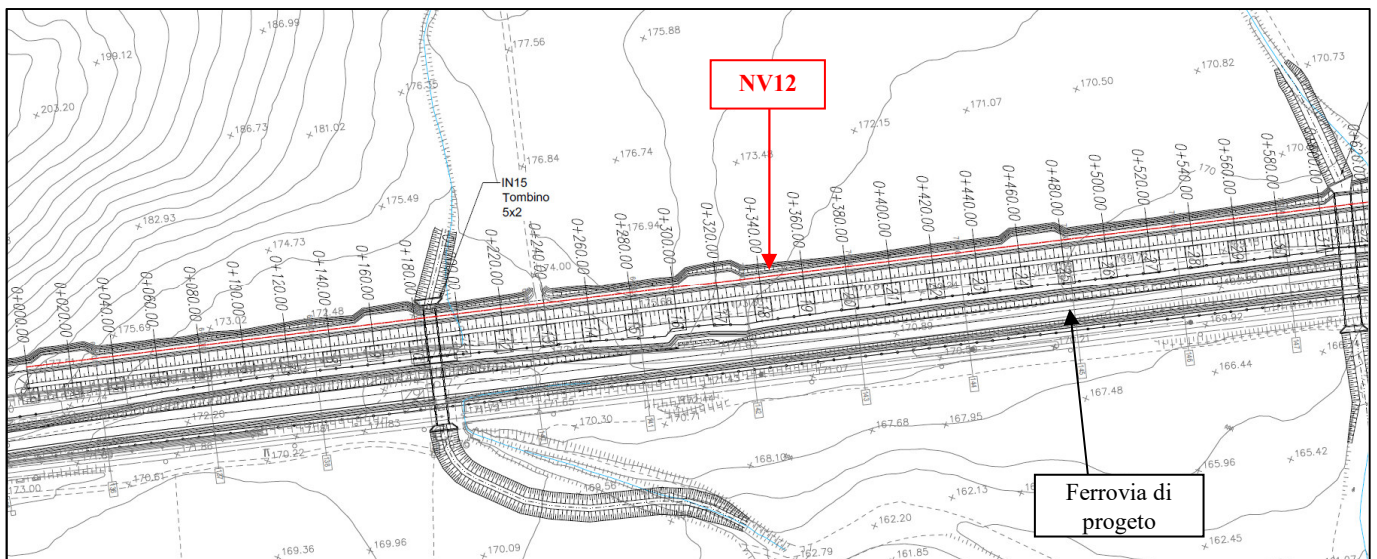


Fig. 4 – Intervento di progetto 1/3

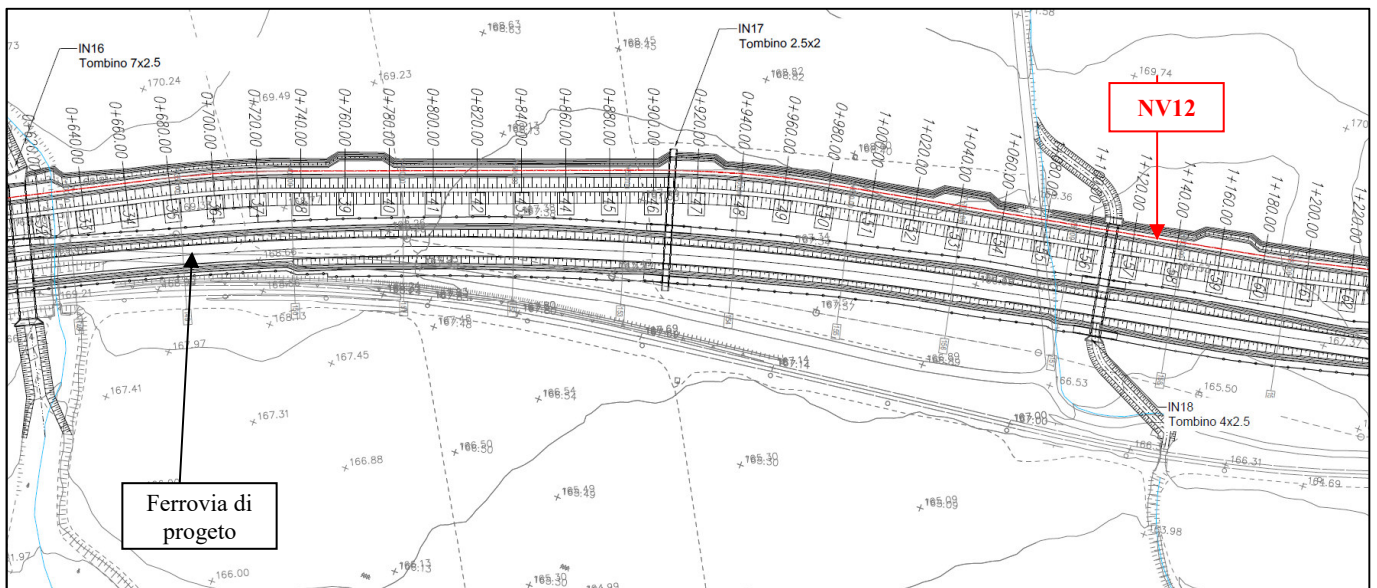


Fig. 5 – Intervento di progetto 2/3

Relazione descrittiva delle viabilità da NV09 a NV24

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3E	50	D 78 RH	NV 00 00 001	A	14 di 39

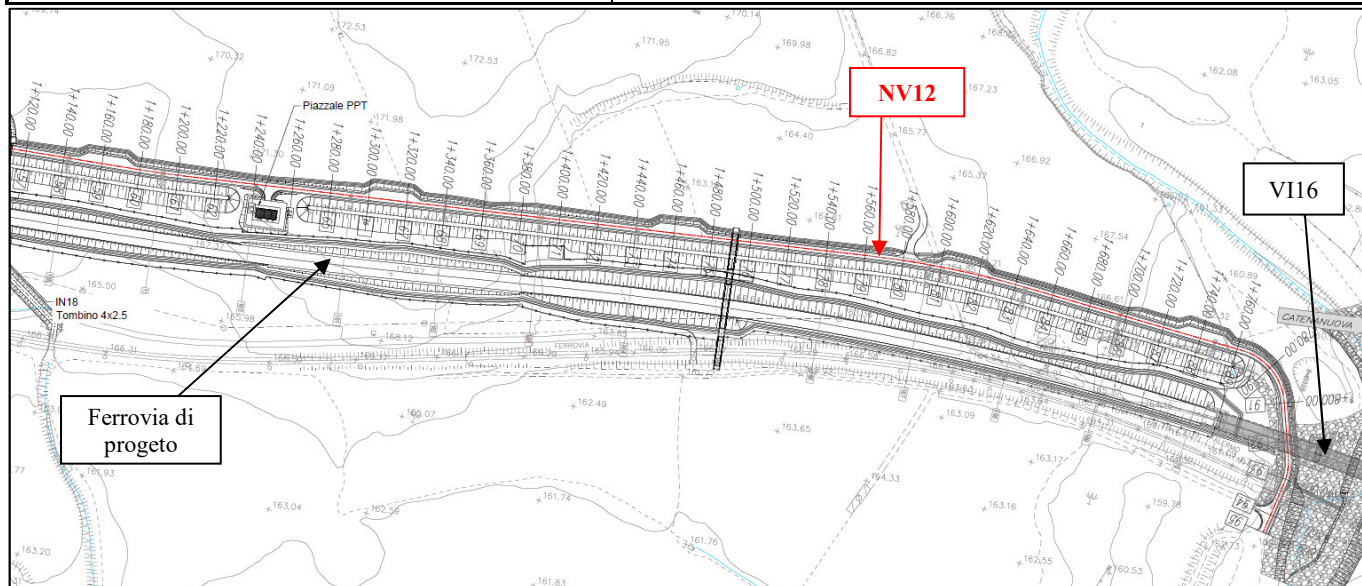


Fig. 6 – Intervento di progetto 3/3

La viabilità in oggetto affianca la linea ferroviaria per tutto il suo sviluppo distaccandosi solo nel tratto terminale, per sottopassare il viadotto VI16, alla pk 16+600,00, e riconnettersi con la viabilità esistente. Lungo il tracciato è previsto, inoltre, il ripristino degli innesti con le viabilità interpoderali esistenti.

La tabella seguente riassume i dati principali dell'intervento.

Inquadramento funzionale	Strada locale a destinazione particolare	
Sezione tipo	(0,50+3,00+0,50)	m
Sviluppo	1869,90	m
Raggio planimetrico minimo	30	m
Pendenza longitudinale massima	10,45	%
Pendenza trasversale monofalda massima	2,5	%

Tab. 4 – Tabella dati principali di intervento

7 NV12B – SOPPRESSIONE PL AL KM 188+610 DELLA LS

7.1 Descrizione del tracciato

L'intervento in oggetto presenta uno sviluppo di circa 676 m e prevede un nuovo cavalcaferrovia (IV02) per la soppressione del PL esistente al Km 188+610,00 dell'attuale linea ferroviaria.

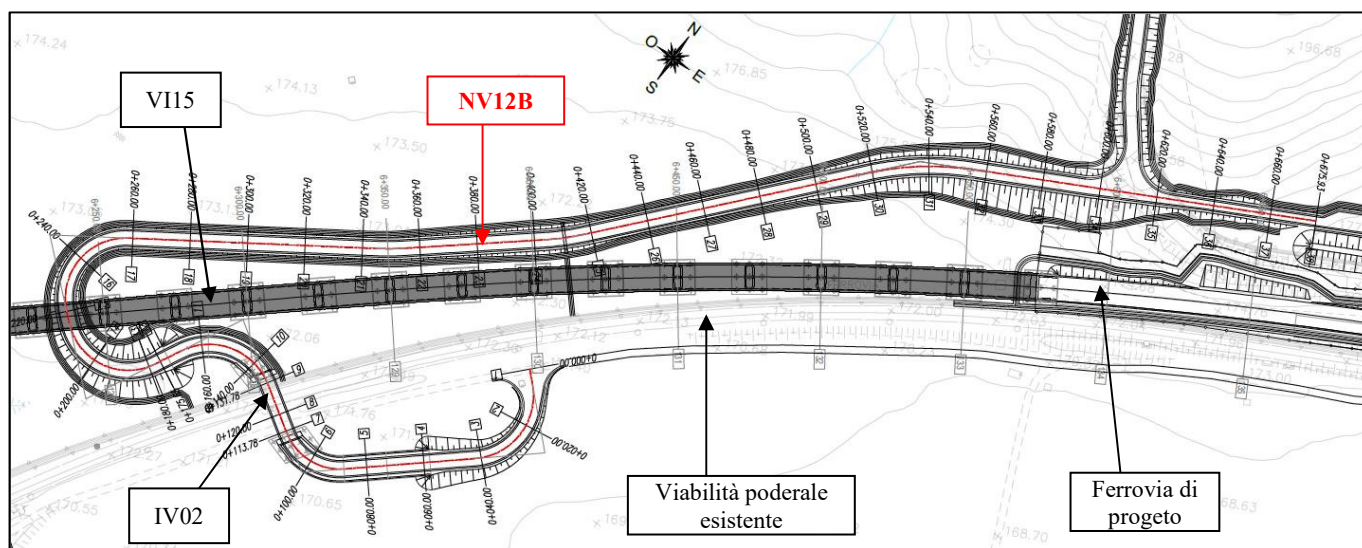


Fig. 7 – Intervento di progetto

Il tracciato inizia a valle della ferrovia con l'innesto a "T" sulla viabilità podereale esistente, costeggia la linea ferroviaria storica per un breve tratto per poi curvare in direzione nord corrispondenza della diciannovesima campata del viadotto VI15. Il tracciato prosegue affiancando la nuova linea ferroviaria di progetto e termina innestandosi alla viabilità di progetto NV12, che ne sarà una prosecuzione.

Inoltre, alla progressiva stradale di 0+610,00, è presente un innesto a "T" con la nuova viabilità di progetto NV12-Innesto, di sviluppo pari a 74 m, che riprende la strada podereale esistente a nord.

La tabella seguente riassume i dati principali dell'intervento.

Inquadramento funzionale	Strada locale a destinazione particolare	
Sezione tipo	(0,50+2,50+2,50+0,50)	m
Sviluppo	676	m
Raggio planimetrico minimo	20	m
Pendenza longitudinale massima	10,45	%
Pendenza trasversale monofalda massima	2,50	%

Tab. 5 – Dati principali dell'intervento

8 NV13 – ACCESSO AREA INTERCLUSA

8.1 Descrizione del tracciato

L'intervento in oggetto presenta uno sviluppo di 227 m circa e consente l'accesso all'area interclusa e il collegamento con la viabilità poderale esistente e con la viabilità poderale di progetto NV15.

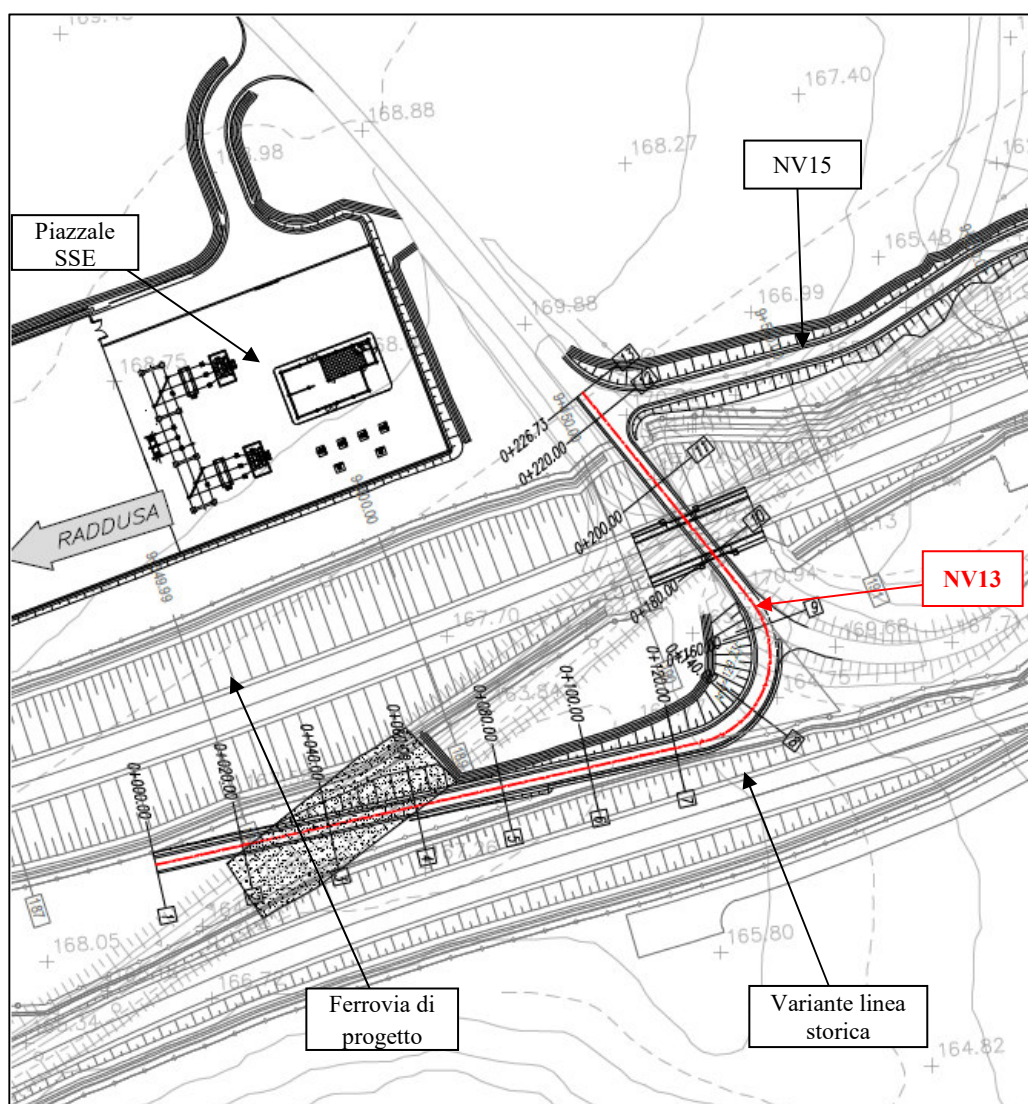


Fig. 8 – Intervento di progetto

Il tracciato inizia a valle della ferrovia di progetto in corrispondenza della pk 17+500,00 circa.

La viabilità prosegue in affiancamento alla ferrovia di progetto per circa 120 m per poi curvare verso nord alla progr. 0+125,00 circa, sovrapassando la ferrovia alla pk. 17+617 sfruttando l'attuale CVF presente sulla storica.

Relazione descrittiva delle viabilità da NV09 a NV24

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3E	50	D 78 RH	NV 00 00 001	A	17 di 39

L'intervento termina a progr. 0+226,73 connettendosi alla viabilità poderale esistente in corrispondenza dell'incrocio a T con la viabilità di progetto NV15.

La tabella seguente riassume i dati principali dell'intervento.

Inquadramento funzionale	Strada locale a destinazione particolare	
Sezione tipo	4,00	m
Sviluppo	227	m
Raggio planimetrico minimo	20	m
Pendenza longitudinale massima	4,9	%
Pendenza trasversale monofalda massima	2,5	%

Tab. 6 – Tabella dati principali di intervento

9 NV14 – VIABILITÀ PODERALE

9.1 Descrizione del tracciato

L'intervento in oggetto presenta uno sviluppo di 761 m circa e ha la funzione di ricucire la viabilità esistente lato sud della inea ferroviaria di progetto.

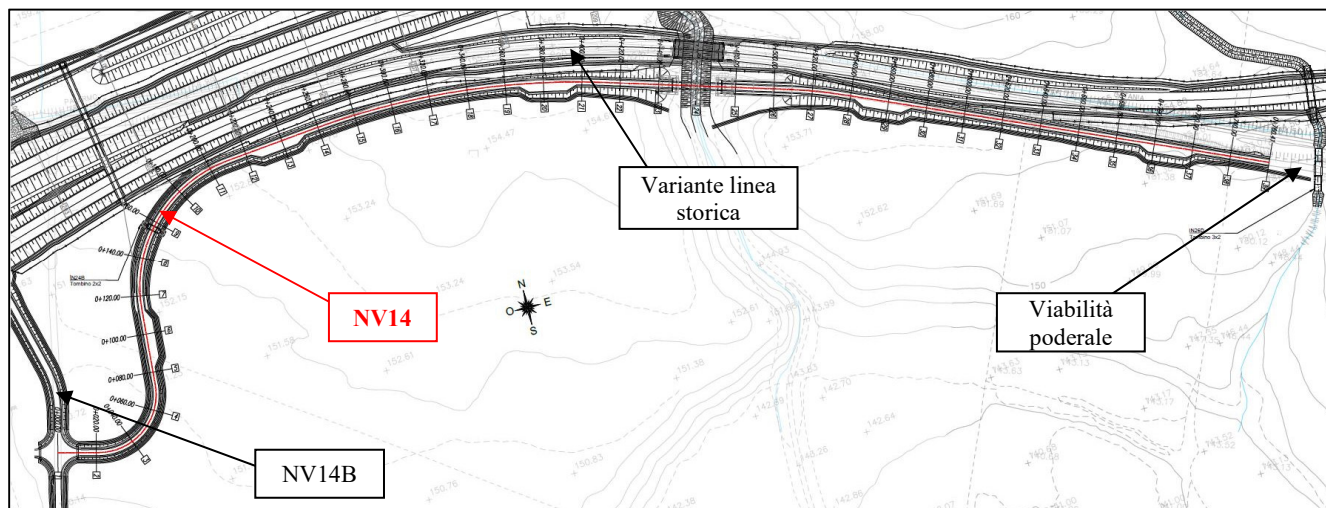


Fig. 9 – Intervento di progetto

Il tracciato inizia, a partire dall'innesto con la con la viabilità di progetto NV14B, curvando verso nord per affiancare la variante alla linea storica e terminare alla progr. 0+761,00 circa.

La tabella seguente riassume i dati principali dell'intervento.

Relazione descrittiva delle viabilità da NV09 a NV24

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3E	50	D 78 RH	NV 00 00 001	A	18 di 39

Inquadramento funzionale	Strada locale a destinazione particolare	
Sezione tipo	(0,50+3,00+0,50)	m
Sviluppo	760	m
Raggio planimetrico minimo	30	m
Pendenza longitudinale massima	2,50	%
Pendenza trasversale monofalda massima	2,50	%

Tab. 7 – Tabella dati principali di intervento

10 NV14B – VIABILITÀ PODERALE

10.1 Descrizione del tracciato

L'intervento presenta uno sviluppo di 225 m circa ed ha la funzione di ricucire la viabilità esistente a valle e le nuove viabilità poderali di progetto NV14 ed NV15.

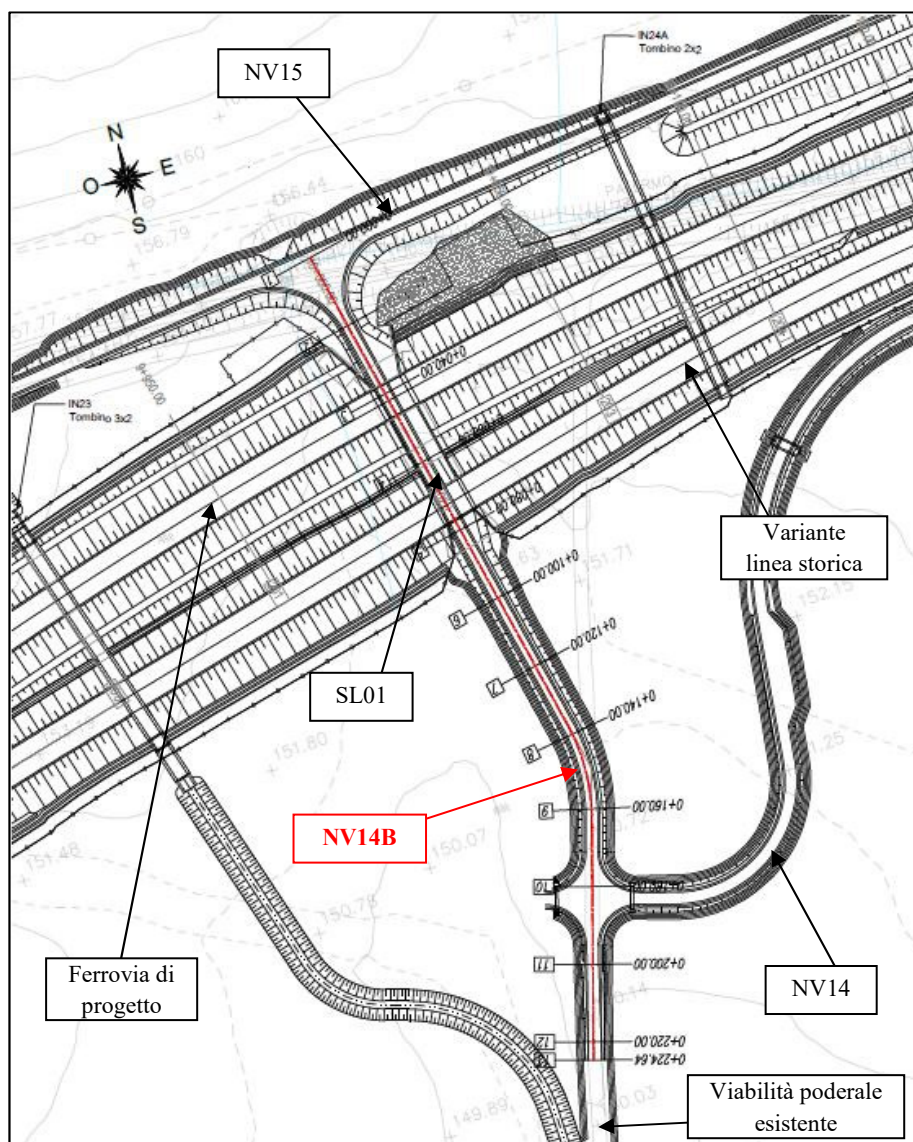


Fig. 10 – Intervento di progetto

Il tracciato inizia, lato monte, alla progressiva ferroviaria 18+150,00 circa, all'innesto con la viabilità di progetto NV15 (progr. 0+380,00). Il tracciato prosegue verso sud e sottopassa la ferrovia di progetto, dov'è previsto il

Relazione descrittiva delle viabilità da NV09 a NV24

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3E	50	D 78 RH	NV 00 00 001	A	20 di 39

sottovia scatolare, SL01. L'intervento in oggetto termina a progr. 0+224,64 connettendosi alla viabilità poderale esistente. Lungo il tracciato, a progr. 0+180,00 è previsto l'innesto con la viabilità di progetto NV14.

La tabella seguente riassume i dati principali dell'intervento.

Inquadramento funzionale	Strada locale a destinazione particolare	
Sezione tipo	(0,50+3,00+0,50)	m
Sviluppo	225	m
Raggio planimetrico minimo	50	m
Pendenza longitudinale massima	5,50	%
Pendenza trasversale monofalda massima	2,5	%

Tab. 8 – Tabella dati principali di intervento

11 NV15 – VIABILITÀ PODERALE

11.1 Descrizione del tracciato

L'intervento in oggetto presenta sviluppo di 935 m circa ed ha la funzione di ricucire la viabilità esistente in affiancamento lato nord della nuova linea ferroviaria con le viabilità NV13 e NV14B.

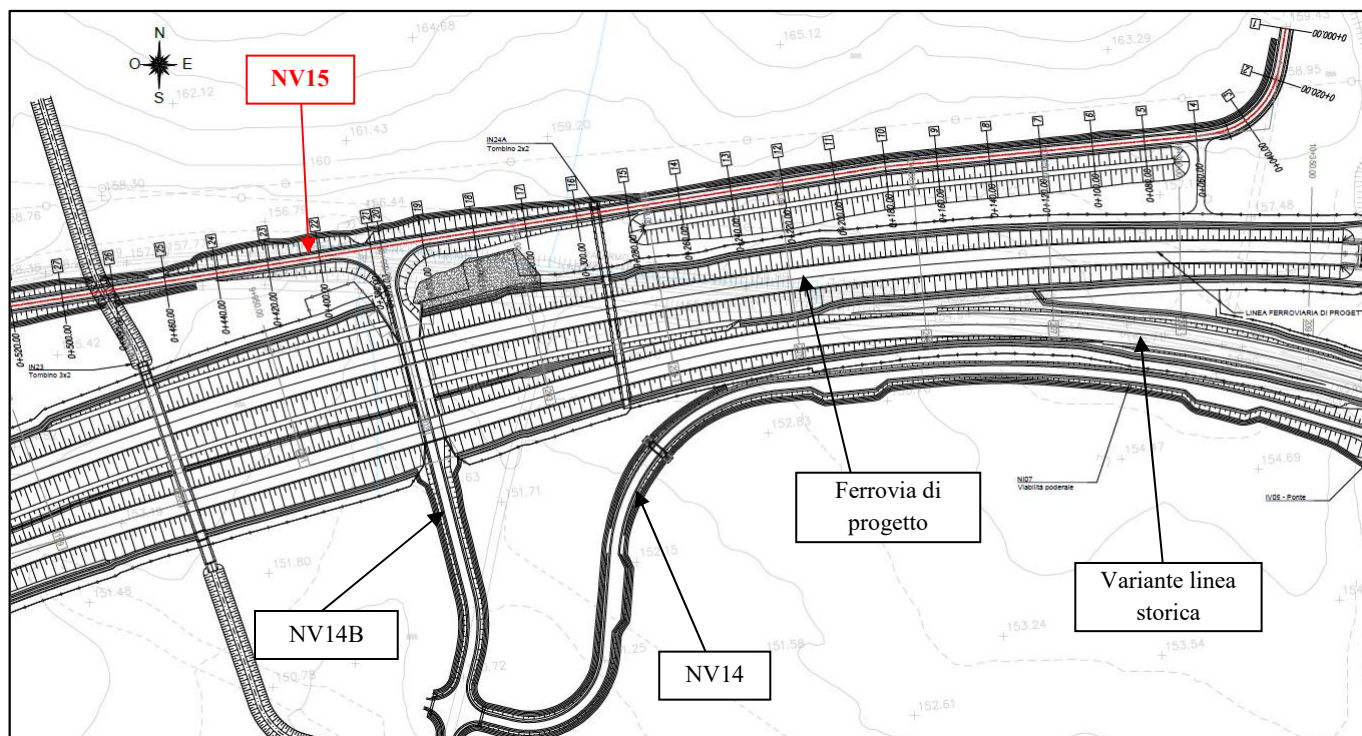


Fig. 11 – Intervento di progetto 1/2

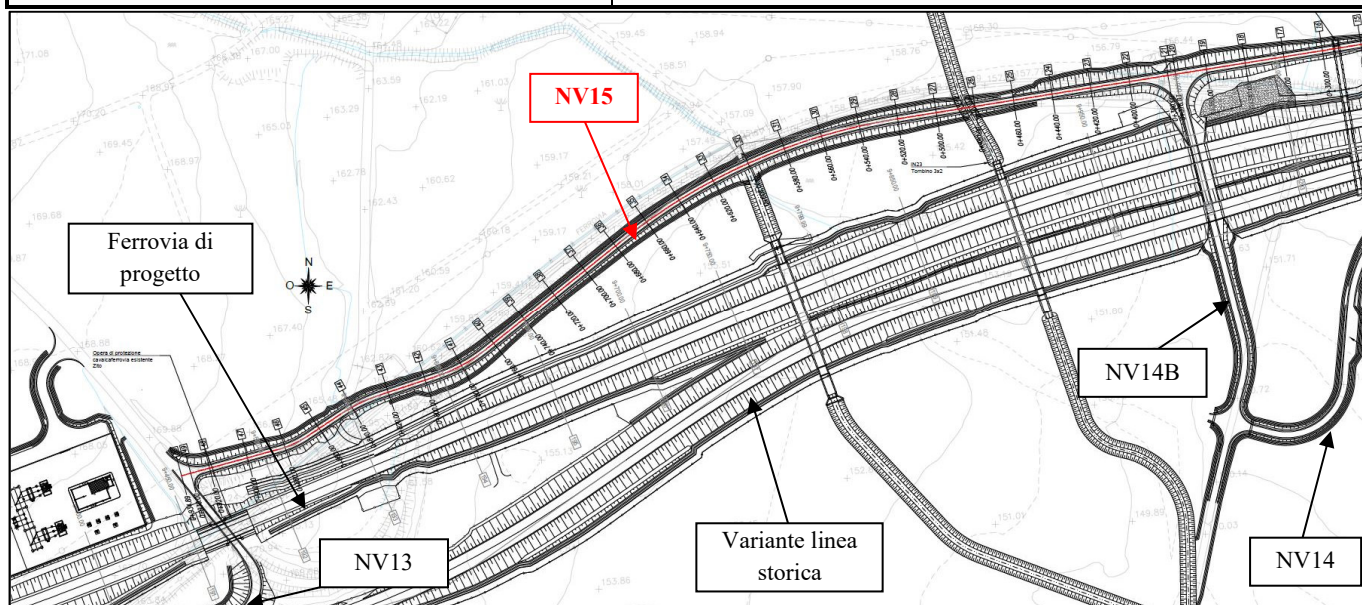


Fig. 12 – Intervento di progetto 2/2

Il tracciato inizia, lato monte, alla progressiva ferroviaria 17+600,00 circa, restando parallela alla sede ferroviaria di progetto dalla progr. 0+000,00 fino alla progressiva 0+380,00 m, dove vi è l’innesto con la viabilità di progetto NV14B, a partire dalla quale il tracciato ripercorre il sedime della viabilità poderale esistente.

L’intervento termina con un incrocio a “T” alla progr. 0+934,89 (progressiva ferroviaria 17+600,00) con collegamento alla viabilità di progetto NV13.

La tabella seguente riassume i dati principali dell’intervento.

Inquadramento funzionale	Strada locale a destinazione particolare	
Sezione tipo	4,00	m
Sviluppo	934,89	m
Raggio planimetrico minimo	30	m
Pendenza longitudinale massima	10	%
Pendenza trasversale monofalda massima	5,50	%

Tab. 9 – Tabella dati principali di intervento



U.O. INFRASTRUTTURE CENTRO
PROGETTO DEFINITIVO
TRATTA DITTAINO-CATENANUOVA

Relazione descrittiva delle viabilità da NV09 a NV24

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3E	50	D 78 RH	NV 00 00 001	A	23 di 39

La tabella seguente riassume i dati principali dell'intervento.

Inquadramento funzionale	Strada locale a destinazione particolare (strada bianca)	
Sezione tipo	4,00	m
Sviluppo	350	m
Raggio planimetrico minimo	20	m
Pendenza longitudinale massima	10,00	%
Pendenza trasversale monofalda massima	2,50	%

Tab. 10 – Dati principali di intervento

Relazione descrittiva delle viabilità da NV09 a NV24

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3E	50	D 78 RH	NV 00 00 001	A	24 di 39

13 NV17 – RIPRISTINO PROLUNGAMENTO SEDE FUTURA VIABILITÀ COMUNALE (VIA PALERMO)

13.1 Descrizione del tracciato

L'intervento in oggetto presenta uno sviluppo complessivo di circa 382 m ed ha inizio, lato Est, in prossimità dell'opera di scavalco esistente. Lo spostamento lato monte dell'attuale viabilità deriva dalla circostanza che la sede attuale viene occupata dalla nuova sede ferroviaria.

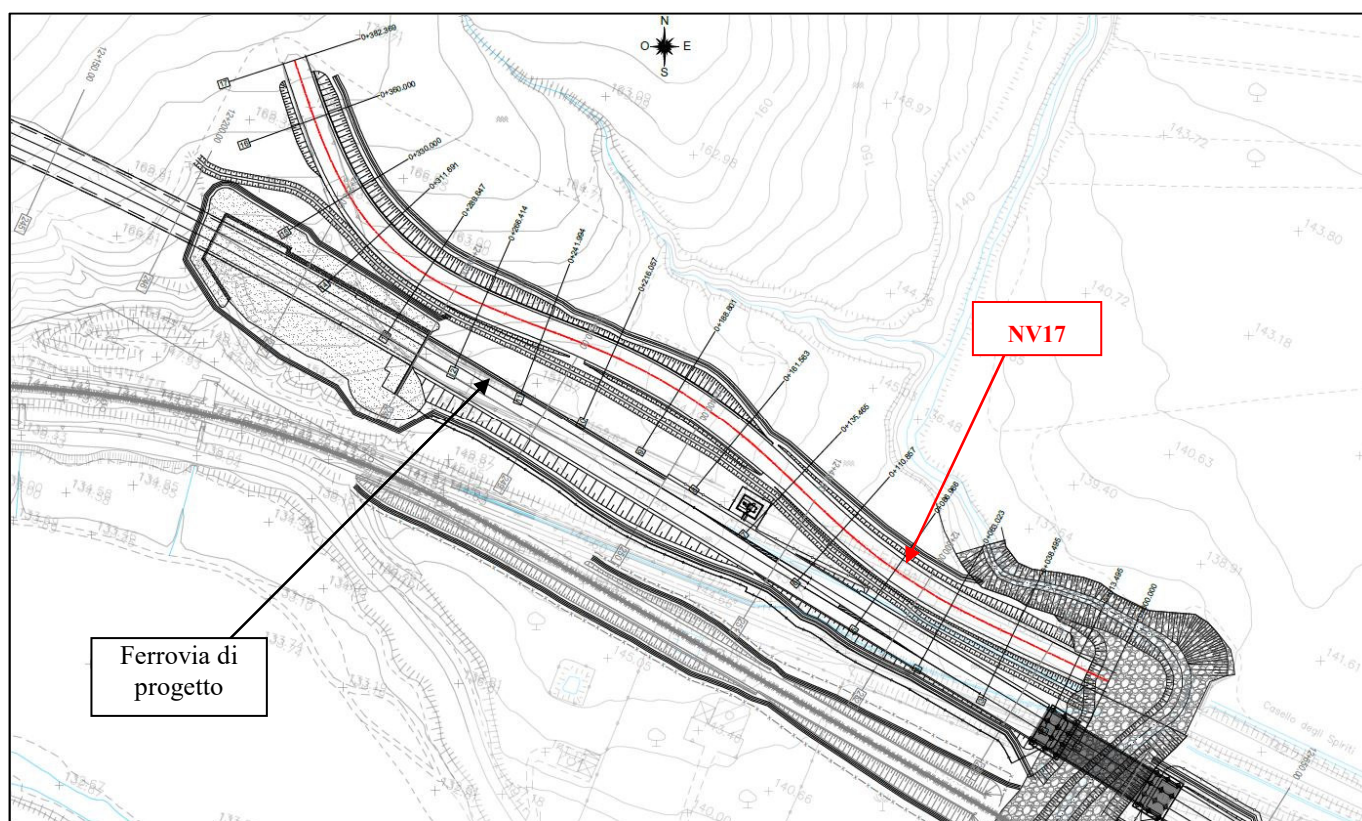


Fig. 14 –Intervento di progetto

Il tracciato risulta quasi interamente parallelo alla ferrovia di progetto.

A partire da progressiva 0+130,00 la viabilità di progetto è posizionata più in basso rispetto alla ferrovia, mentre per il resto del tracciato è in una posizione più alta.

Relazione descrittiva delle viabilità da NV09 a NV24

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3E	50	D 78 RH	NV 00 00 001	A	25 di 39

La tabella seguente riassume i dati principali dell'intervento.

Inquadramento funzionale	Strada Locale in Ambito Extraurbano (Cat F _{Extr.})	
Sezione tipo	(1,00+3,25+3,25+1,00)	m
Sviluppo	382	m
Raggio planimetrico minimo	80	m
Pendenza longitudinale massima	9.23	%
Pendenza trasversale massima	7.00	%
Velocità di progetto minima V_{pmin}	40	km/h
Velocità di progetto massima V_{pmax}	60	km/h

Tab. 11 – Dati principali dell' intervento

Relazione descrittiva delle viabilità da NV09 a NV24

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3E	50	D 78 RH	NV 00 00 001	A	26 di 39

14 NV18 – RIPRISTINO COLLEGAMENTO VIABILITÀ PODERALE CON STRADA COMUNALE (VIA PALERMO)

14.1 Descrizione del tracciato

La viabilità in oggetto presenta uno sviluppo complessivo di circa 245 m ed ha la funzione di ripristinare il collegamento tra Via Palermo, lato nord, e la strada poderale esistente, lato sud.

L'intervento ha inizio dall'incrocio esistente con via Palermo, alla pk 20+950 circa del nuovo progetto ferroviario, e termina prima dell'attraversamento idraulico esistente.

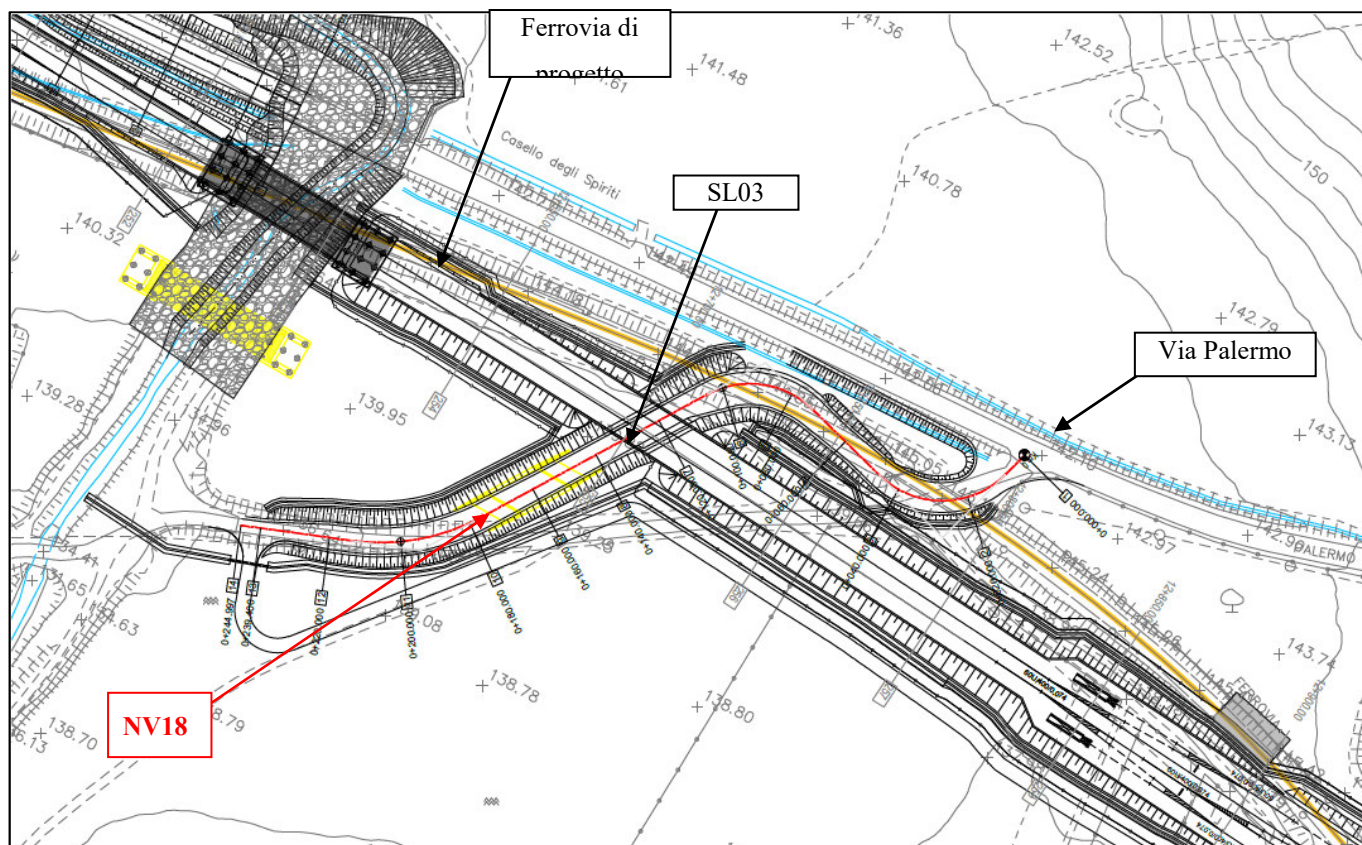


Fig. 15 - Intervento di progetto

Il tracciato è posizionato quasi tutto in trincea ad esclusione dei primi 40 m dove si sviluppa in leggero rilevato, nel tratto ove verrà dismessa la sede ferroviaria esistente.

Dalla progr. 0+073,00 alla progr. 0+097,50 è previsto un muro in destra, di 30,50 m di sviluppo, al fine di contenere la scarpata di progetto posta al margine del rilevato esistente di Via Palermo.

La nuova viabilità interseca la futura linea ferroviaria alla pk. 20+850,00 circa con un sottovia (SL03).

Relazione descrittiva delle viabilità da NV09 a NV24

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3E	50	D 78 RH	NV 00 00 001	A	27 di 39

Nella tabella seguente sono riassunti i dati principali dell'intervento.

Inquadramento funzionale	Strada locale a destinazione particolare	
Sezoinne tipo	(0,50+2,75+2,75+0,50)	
Sviluppo	245	m
Raggio planimetrico minimo	25	m
Pendenza longitudinale massima	7,125	%
Pendenza trasversale massima	3,50	%

Tab. 12 – Dati principali dell'intervento

Relazione descrittiva delle viabilità da NV09 a NV24

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3E	50	D 78 RH	NV 00 00 001	A	28 di 39

15 NV19 – VIABILITÀ NUOVA STAZIONE DI CATENANUOVA - VIABILITÀ DI COLLEGAMENTO TRA VIA PALERMO ED INCROCIO CON VIA DEI CADUTI IN GUERRA E VIABILITÀ AL KM 13+000 (TRA VIA DEI CADUTI IN GUERRA E SP23)

15.1 Descrizione del tracciato

L'intervento in oggetto presenta uno sviluppo complessivo di 1043,24 m.

Il tracciato ha inizio in corrispondenza del km 21+150 della linea ferroviaria di progetto, ovvero nella zona di intersezione con Via dei Caduti in Guerra, e termina su via Palermo, con un incrocio a "T", in prossimità del km 22+050,00 della nuova linea ferroviaria.

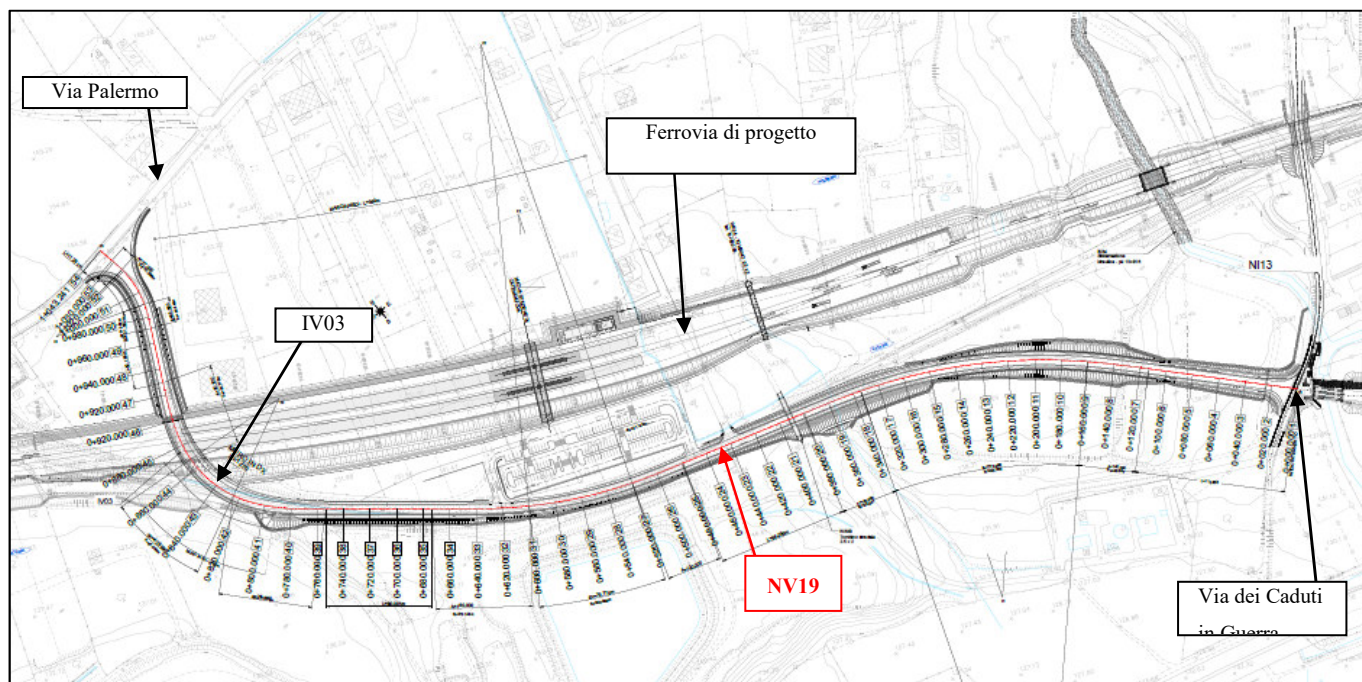


Fig. 16 – Intervento di progetto

L'andamento plano-altimetrico è stato vincolato dalla geometria del tratto precedente, ovvero, da un rettilineo e da una livelletta sub orizzontale dell'opera anticipata, che prevede, nella zona del tratto finale, lo scavalco sul torrente Petroso e l'intersezione a quota 136,00 m su via dei Caduti in Guerra.

La geometria stradale segue la linea ferroviaria con rettilineo e una curva di raggio 350 m.

Il tratto iniziale fino alla progr. 0+320,00 attraversa il versante di una zona collinare presentando pertanto scarpate in trincea con una pendenza che arriva al 5% circa. A partire dalla progr. 0+420,00, la sede si sovrappone alla linea ferroviaria attualmente in esercizio.

Relazione descrittiva delle viabilità da NV09 a NV24

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3E	50	D 78 RH	NV 00 00 001	A	29 di 39

Da questa zona in poi, la NV19 si estende per circa 360 m fino alla progr. 0+780,00 in stretta adiacenza, lato est, con l'area del futuro piazzale e del parcheggio della nuova stazione. In questo tratto, si prevedono un ingresso alla progr. 0+464,00 e un'uscita alla progr. 0+620,00.

Infine, si prevede l'allaccio con via Palermo mediante una intersezione a "T", con opportuni raggi di svolta in ingresso e in uscita, rispettivamente 20,50 m e 50,50 m.

Altimetricamente si riscontra un dislivello di circa 1,30 m sopra il vecchio piano ferroviario per ragioni legate alla quota di attacco con il parcheggio della nuova stazione. Segue poi tratto in cui il tracciato sovrappassa la nuova linea ferroviaria. L'opera di scavalco prevista è un viadotto con impalcato di lunghezza 39 m circa.

Infine, si prevede l'allaccio con via Palermo mediante una intersezione a "T", con opportuni raggi di svolta in ingresso 20,50 m ed uscita 50,50 m.

La tabella seguente riassume i dati principali dell'intervento.

Inquadramento funzionale	Strada Locale in Ambito Urbano (Cat F _{urb.})	
Sezione tipo	(0,50+3,50+3,50+0,50) + (marciapiedi 1,50)	m
Sviluppo	1043,24	m
Raggio planimetrico minimo	76	m
Pendenza longitudinale massima	5,00	%
Pendenza trasversale massima	5,00	%
Velocità di progetto minima	25	km/h
Velocità di progetto massima	60	km/h

Tab. 13 – Dati principali dell'intervento

16 NV20 – RIPRISTINO RAMPE E CAVALCAFERROVIA VIA DEI CADUTI IN GUERRA

16.1 Descrizione del tracciato

L'intervento in oggetto presenta uno sviluppo complessivo di 188,43 m e consiste nel ripristino delle rampe e del cavalcaferrovia in via dei Caduti in Guerra, per l'attraversamento della nuova linea ferroviaria di progetto alla pk 22+080,00.

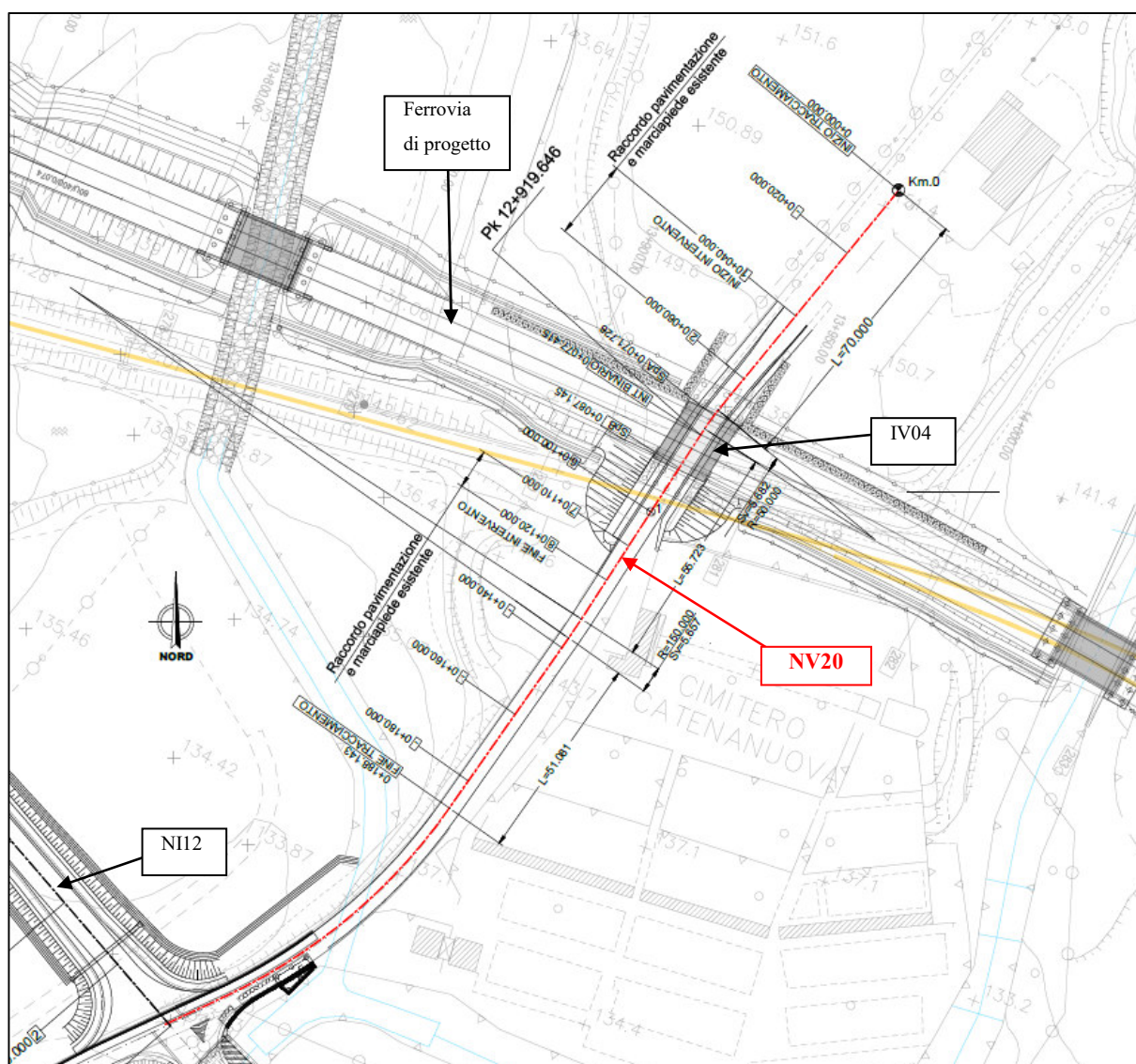


Fig. 17 - Intervento di progetto

Il tracciato altimetricamente è vincolato dal rispetto del franco minimo, fissato a 6,30 m rispetto al piano ferro, in corrispondenza nell'opera di scavalco della sede ferroviaria.

Relazione descrittiva delle viabilità da NV09 a NV24

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3E	50	D 78 RH	NV 00 00 001	A	31 di 39

La tabella seguente riassume i dati principali dell'intervento.

Inquadramento funzionale	Strada Locale in Ambito Urbano (Cat F _{urb.})	
Sezione tipo	(0,50+2,75+2,75+0,50)+ (marciapiedi 1,50 m)	m
Sviluppo	188,14	m
Raggio planimetrico minimo	50	m
Pendenza longitudinale massima	12,10	%
Pendenza trasversale massima	1,00	%
Velocità di progetto minima V_{pmin}	25	km/h
Velocità di progetto massima V_{pmax}	40	km/h

Tab. 14 – Dati principali dell'intervento

Relazione descrittiva delle viabilità da NV09 a NV24

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3E	50	D 78 RH	NV 00 00 001	A	32 di 39

17 NV21 – ADEGUAMENTO TRATTO SP 74 INTERFERENTE CON IL PROGETTO

17.1 Descrizione del tracciato

L'intervento in oggetto presenta sviluppo complessivo di circa 600 m.

Dalla progr. 0+160,00 fino al termine dell'intervento il tracciato segue parallelamente la futura sede ferroviaria ed è posto quasi sempre a quota superiore alla stessa.

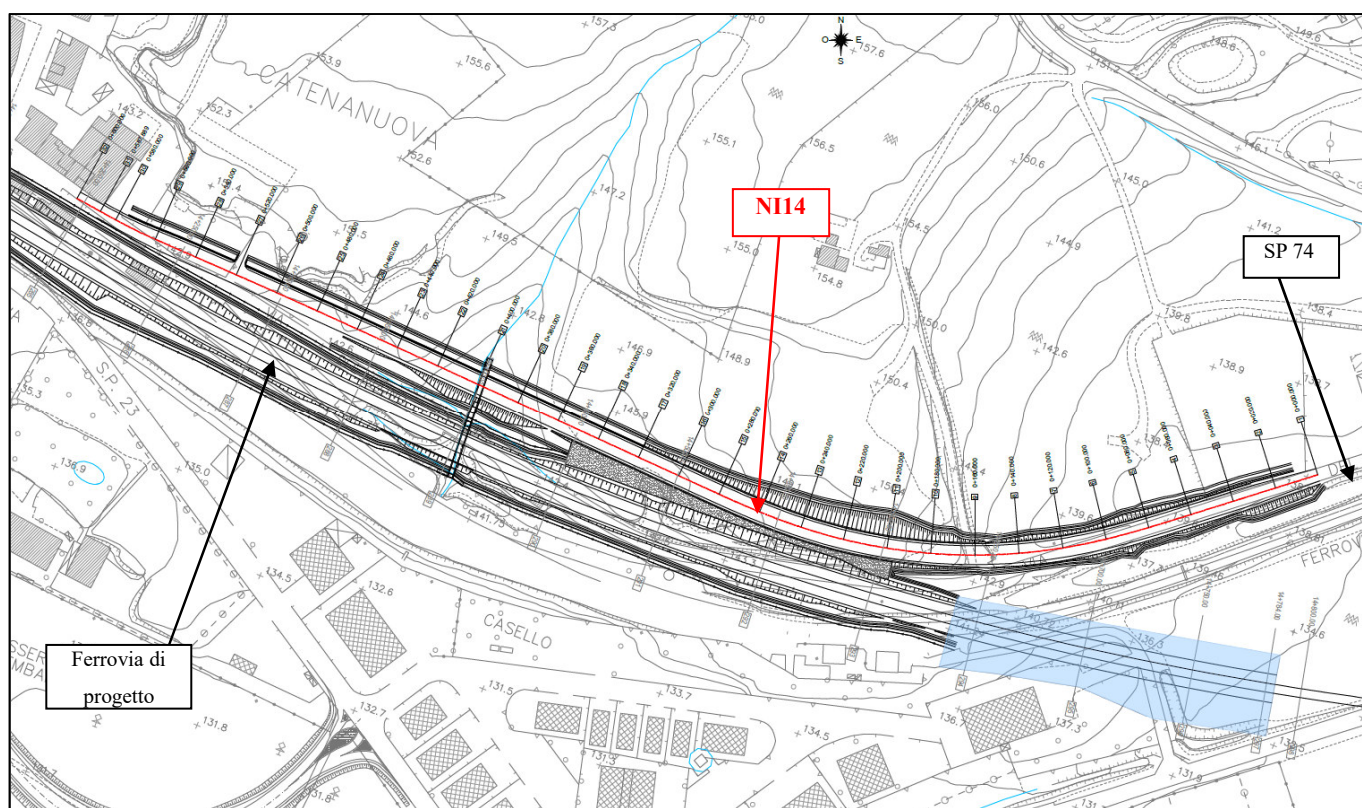


Fig. 18 - Intervento di progetto

L'intervento inizia, lato Est, a circa 150 m dal crocevia esistente, in corrispondenza della pk 22+950,00 del nuovo progetto ferroviario e termina in prossimità della pk 22+350,00.

Relazione descrittiva delle viabilità da NV09 a NV24

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3E	50	D 78 RH	NV 00 00 001	A	33 di 39

La tabella seguente riassume i dati principali dell'intervento.

Inquadramento funzionale	Strada Locale in Ambito Extraurbano (Cat F _{Extr.})	
Sezione tipo	(1,00+3,25+3,25+1,00)	m
Sviluppo	600	m
Raggio planimetrico minimo	250	m
Pendenza longitudinale massima	3,45	%
Pendenza trasversale massima	4,330	%
Velocità di progetto minima V_{pmin}	40	km/h
Velocità di progetto massima V_{pmax}	60	km/h

Tab. 15 – Dati principali dell'intervento

Relazione descrittiva delle viabilità da NV09 a NV24

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3E	50	D 78 RH	NV 00 00 001	A	34 di 39

18 NV22 – VIABILITÀ ACCESSO A SSE DI SPARAGOGNA

18.1 Descrizione del tracciato

La viabilità in oggetto è una strada di nuova costruzione in progetto per consentire l’accesso a SSE di Sparagogna (progressiva ferroviaria 17+600,00) e presenta uno sviluppo di circa 60m.

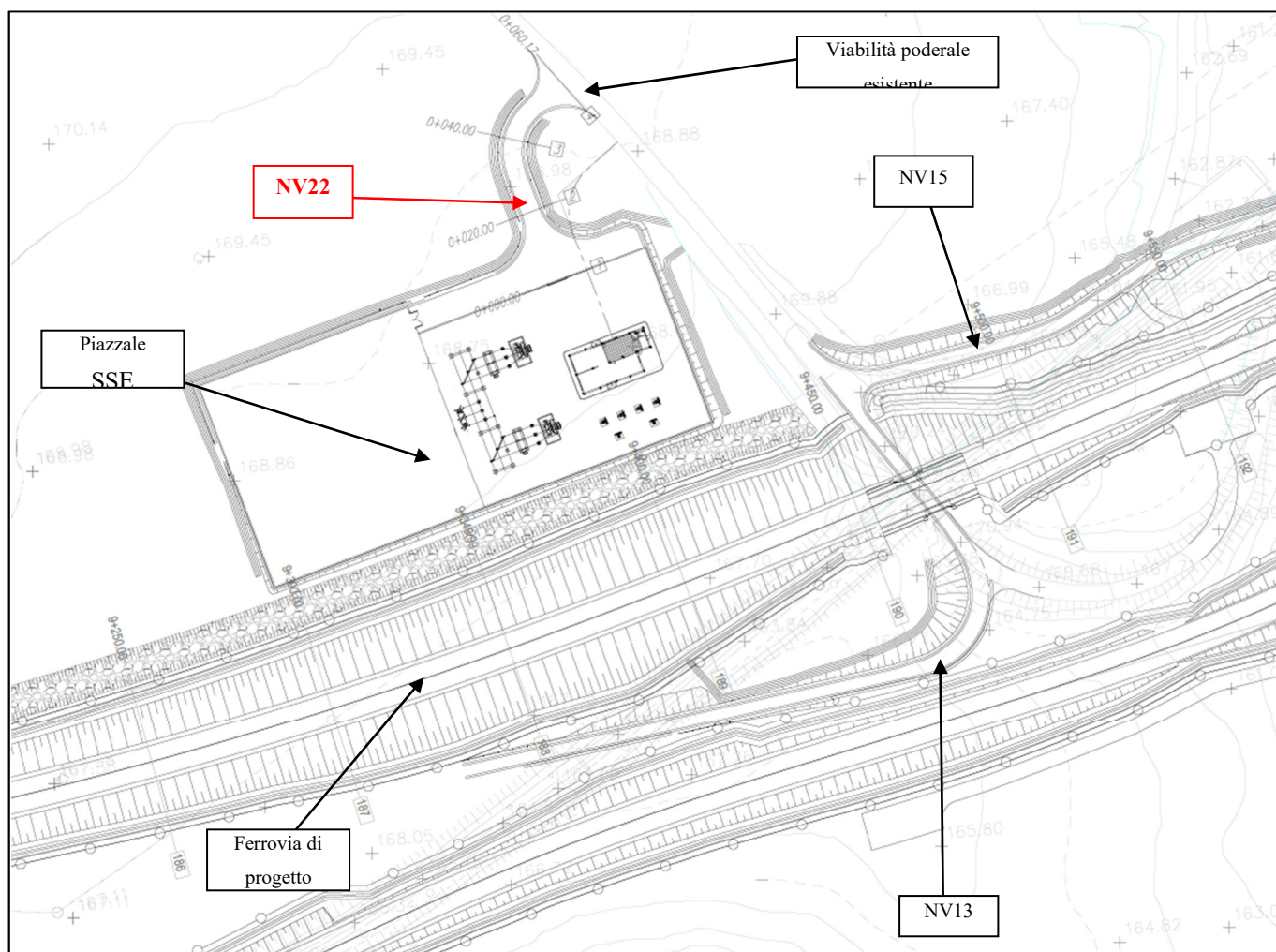


Fig. 19 – Intervento di progetto

La viabilità si trova a nord della ferrovia di progetto ed inizia con l’innesto a “T” sulla viabilità podereale esistente.

La tabella seguente riassume i dati principali dell’intervento.

Relazione descrittiva delle viabilità da NV09 a NV24

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3E	50	D 78 RH	NV 00 00 001	A	35 di 39

Inquadramento funzionale	Strada locale a destinazione particolare	
Sezione tipo	(0,50+2,50+2,50+0,50)	
Sviluppo	60	m
Raggio planimetrico minimo	15	m
Pendenza longitudinale massima	2,20	%
Pendenza trasversale monofalda massima	2,50	%

Tab. 16 - Dati principali dell'intervento

Relazione descrittiva delle viabilità da NV09 a NV24

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3E	50	D 78 RH	NV 00 00 001	A	36 di 39

19 NV23 – VIABILITA' TANGENZIALE CATENANUOVA

19.1 Descrizione del tracciato

La viabilità in oggetto presenta uno sviluppo complessivo pari a 826,31 m, ed è finalizzata a garantire il collegamento tra la S.P. 23 b e Via Palermo attraverso un itinerario alternativo al collegamento attuale, consentito tramite la viabilità di attraversamento del centro urbano di Catenanuova (Via dei Mille-Corso Vittorio Emanuele III), che prevede l'attraversamento dell'intersezione tra Via dei Caduti in Guerra e Via Palermo.

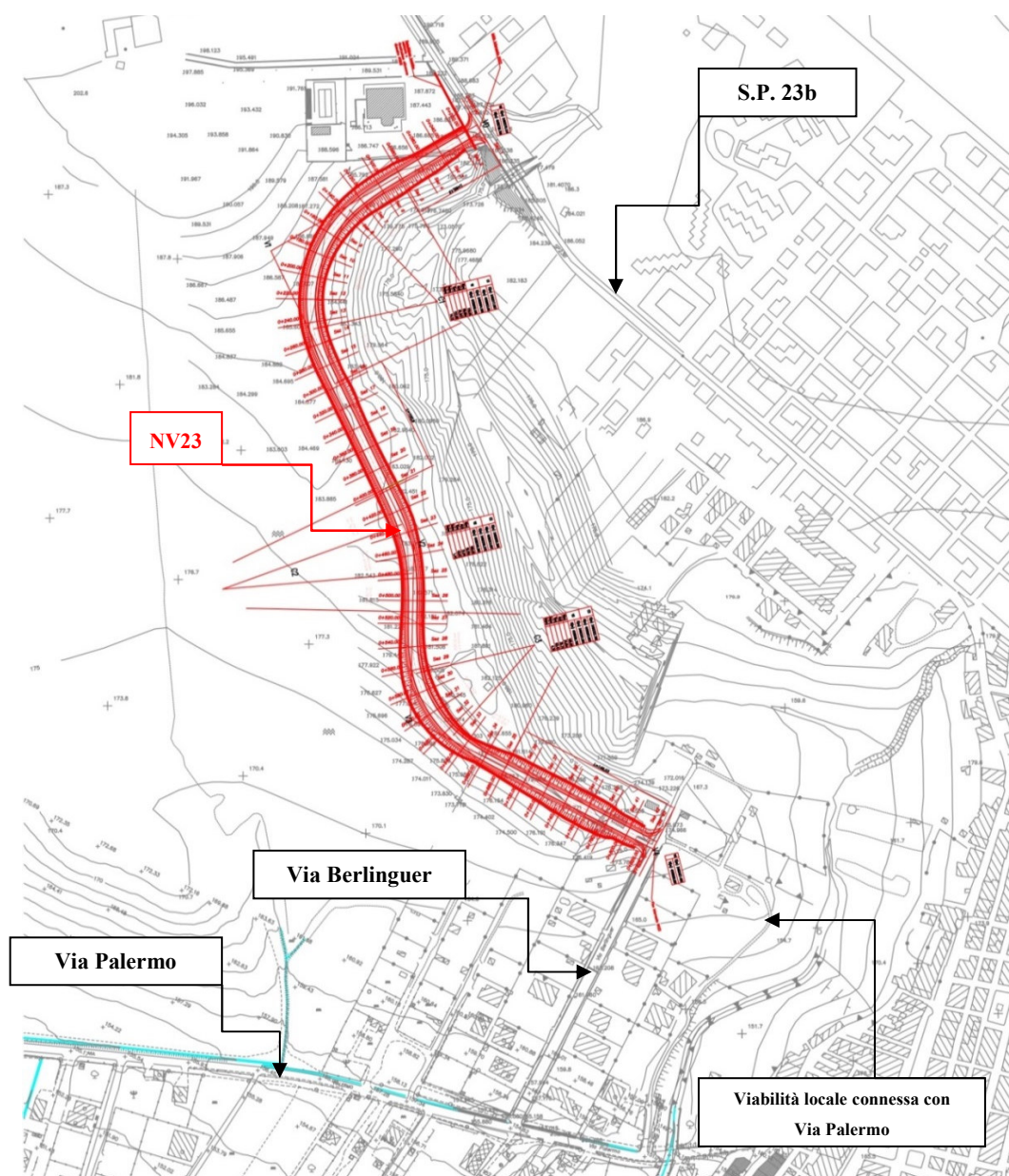


Fig. 20 – Intervento di progetto

Relazione descrittiva delle viabilità da NV09 a NV24

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3E	50	D 78 RH	NV 00 00 001	A	37 di 39

Il tracciato ha inizio sulla S.P. 23b, in corrispondenza del tratto di ingresso nel centro di Catenanuova (Via Libertà), e termina su Via Berlinguer in corrispondenza dell'intersezione con la viabilità locale connessa con Via Palermo.

Per quanto riguarda le caratteristiche funzionali, l'infrastruttura stradale è inquadrata funzionalmente come "Strada Locale in Ambito Urbano"(Cat Furb.). Per la sezione trasversale è prevista una configurazione con piattaforma pavimentata di larghezza pari a 8,00 m, composta da una corsia per senso di marcia di larghezza 3,50 m, marciapiedi da 1,50 m e banchine da 0,50 m.

Per quanto riguarda le caratteristiche geometriche, l'andamento plano-altimetrico adottato per il tracciato è stato vincolato dall'orografia del territorio, caratterizzato dalla presenza di un alveo nell'ambito territoriale riferito all'area compresa tra la S.P. n. 23b e Via Palermo, nonché dai vincoli imposti dalla connessione con le viabilità esistenti.

La connessione con le viabilità esistenti (S.P. n. 23b e Via Berlinguer) è prevista mediante intersezioni a raso a T regolate tramite segnaletica di Stop posta in corrispondenza della viabilità di progetto.

La tabella seguente riassume i dati principali dell'intervento.

Inquadramento funzionale	Strada Locale in Ambito Urbano (Cat F _{urb.})	
Sezione tipo	(0,50+3,50+3,50+0,50) + (marciapiedi 1,50)	m
Sviluppo	826,31	m
Raggio planimetrico minimo	105	m
Pendenza longitudinale massima	5	%
Pendenza trasversale massima	3,5	%
Velocità di progetto minima	30	km/h
Velocità di progetto massima	60	km/h

Tab. 17 – Dati principali dell'intervento

Relazione descrittiva delle viabilità da NV09 a NV24

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3E	50	D 78 RH	NV 00 00 001	A	38 di 39

20 NV24 – INTERVENTO SU VIABILITÀ ESISTENTE (VIA BERLINGUER)

La viabilità NV24 è riferita ad un intervento di adeguamento della viabilità esistente di Via Berlinguer, riconducibile ad una Strada Locale in Ambito Urbano (Cat F_{urb.}), interconnessa alla viabilità di progetto NV23 ed alla viabilità esistente di Via Palermo.

L'intervento prevede, in particolare, l'adeguamento in sede della viabilità esistente attraverso il rifacimento della pavimentazione (binder+usura) e la demolizione e ricostruzione dei marciapiedi esistenti.

L'intervento, di sviluppo pari a 295 m è illustrato nella figura seguente.

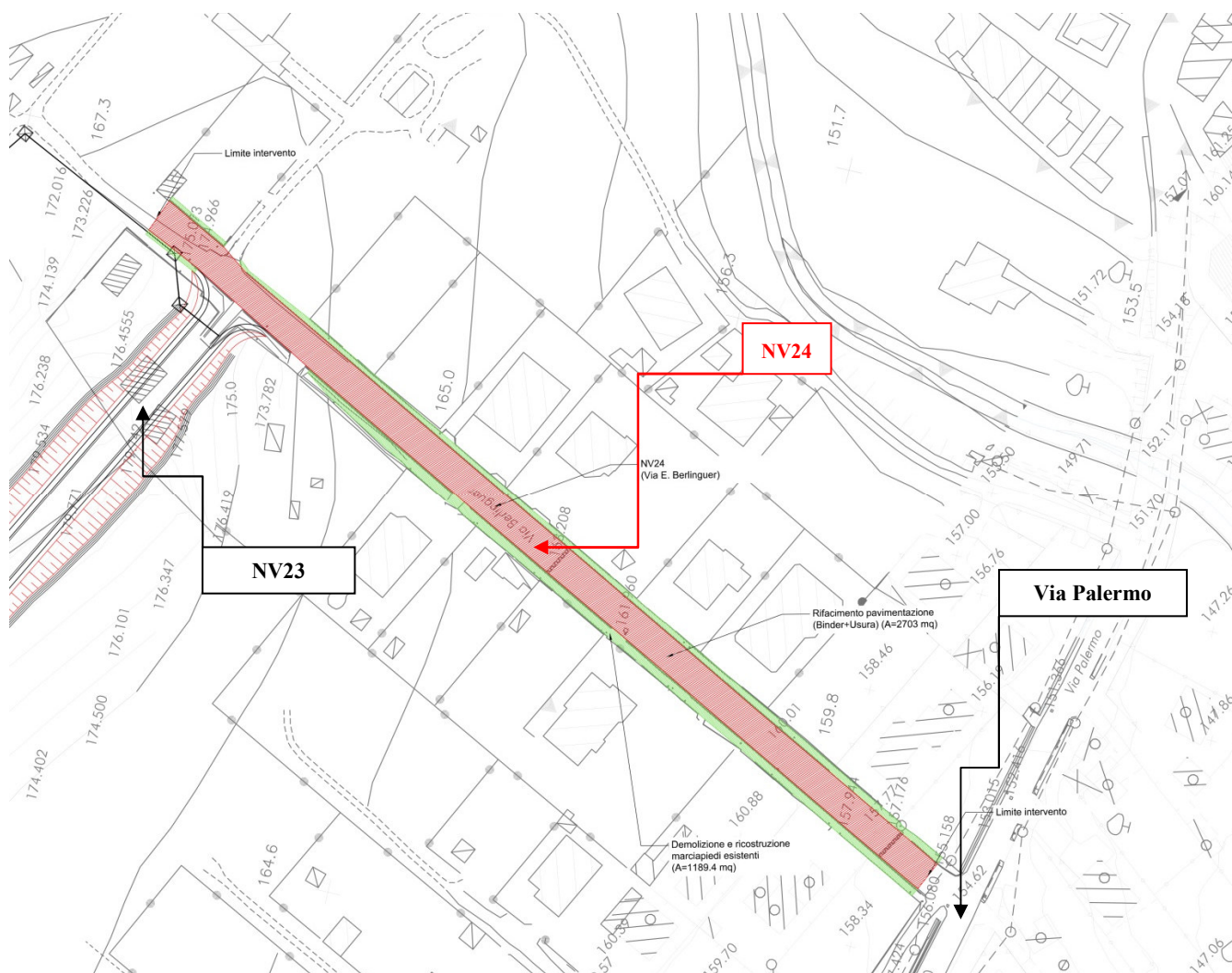


Fig. 21 – Intervento di progetto

Relazione descrittiva delle viabilità da NV09 a NV24

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3E	50	D 78 RH	NV 00 00 001	A	39 di 39

La tabella seguente riassume i dati principali dell'intervento.

Inquadramento funzionale	Strada esistente riconducibile a Strada Locale in Ambito Urbano (Cat F _{urb.})	
Sezione tipo	Piattaforma carrabile (come da piattaforma carrabile esistente) di larghezza media pari a circa 9,50 m + marciapiedi ambo i lati (marciapiedi di larghezza come da marciapiedi esistenti)	m
Sviluppo	295 m	m
Rifacimento della pavimentazione (binder+usura)	2703	mq
Demolizione e ricostruzione dei marciapiedi esistenti	1189,4	mq

Tab. 18 – Dati principali dell'intervento