

COMMITTENTE:



PROGETTAZIONE:



DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA - CATANIA - PALERMO

NUOVO COLLEGAMENTO PALERMO - CATANIA

U.O. INFRASTRUTTURE CENTRO

PROGETTO DEFINITIVO

TRATTA CALTANISSETTA XIRBI - NUOVA ENNA (LOTTO 4A)

VIABILITA'

NV01 - Adeguamento viabilità esistente - Accesso contrada

Relazione tecnica e di tracciamento

SCALA:

-

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

RS3U 40 D 29 RH NV0100 001 C

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	Emissione Esecutiva	ATI Sintagma Rocksoil - Edin	Gen-2020	E.Leggieri-L.Visci	Gen-2020	A.Barreca	Gen-2020	F.Arduini Apr-2020
B	Emissione Esecutiva	ATI Sintagma Rocksoil - Edin	Feb-2020	E.Leggieri-L.Visci	Feb-2020	A.Barreca	Feb-2020	ITALFERR S.p.A. Direzione Tecnica Infrastrutture Centro Dott. Ing. Fabrizio Arduini Dott. Ing. Roberto Barreca Dott. Ing. Roberto Barreca Dott. Ing. Roberto Barreca
C	Emissione Esecutiva	ATI Sintagma Rocksoil - Edin	Apr-2020	E.Leggieri-L.Visci	Apr-2020	A.Barreca	Apr-2020	

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA – CATANIA – PALERMO NUOVO COLLEGAMENTO PALERMO – CATANIA TRATTA CALTANISSETTA XIRBI – NUOVA ENNA (LOTTO 4A) RELAZIONE TECNICA					
	NV01 Relazione tecnica e di tracciamento	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.
	RS3U	40 D 29	RH	NV0100 001	C	2 di 34

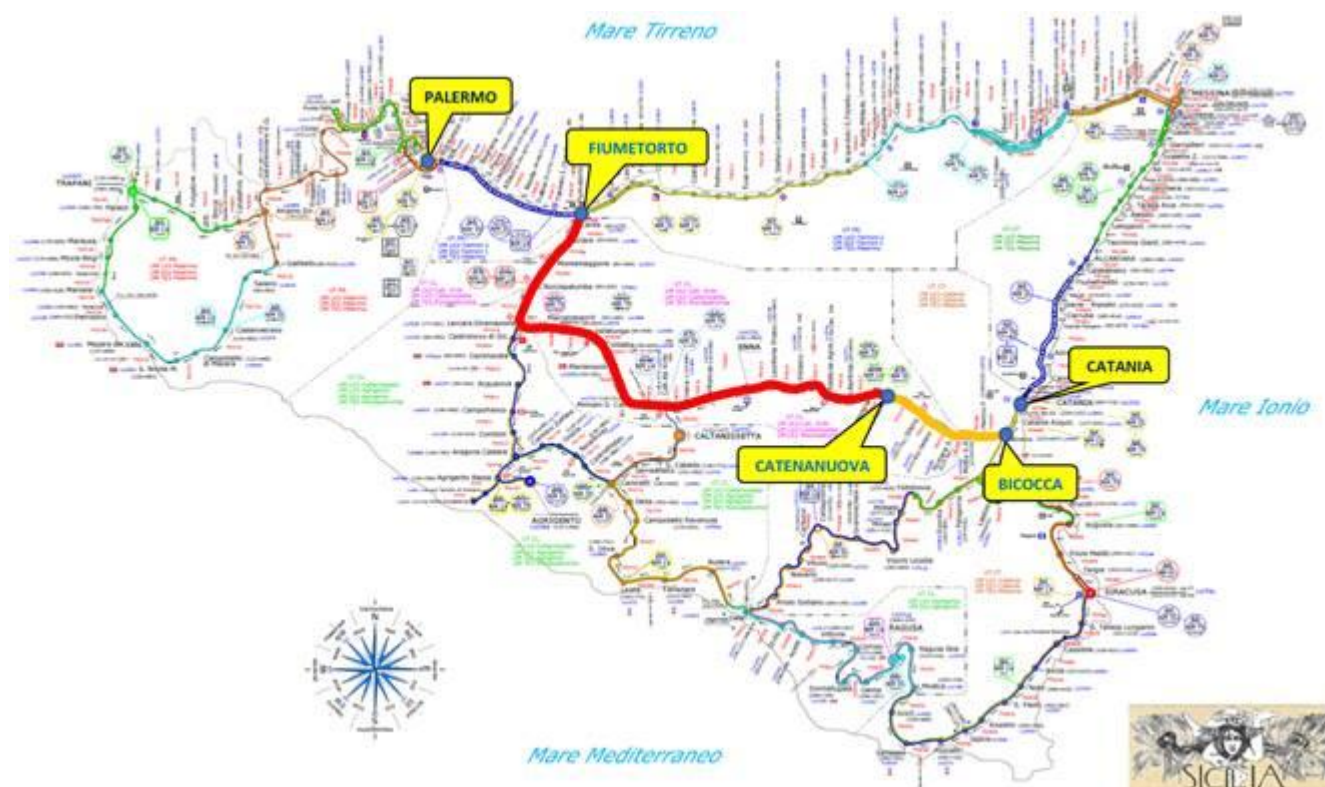
INDICE

1. PREMESSA	3
2. SCOPO DEL DOCUMENTO	6
3. NORMATIVE DI RIFERIMENTO	7
4. STATO DI FATTO	9
5. CRITERI E CARATTERISTICHE PROGETTUALI.....	10
6. INQUADRAMENTO FUNZIONALE E SEZIONE TIPO.....	13
7. ANDAMENTO PLANIMETRICO.....	15
7.1 VERIFICA ANDAMENTO PLANIMETRICO.....	16
8. ANDAMENTO ALTIMETRICO	20
8.1 VERIFICA ANDAMENTO ALTIMETRICO	20
9. DIAGRAMMA DELLE VELOCITA	22
10. ALLARGAMENTI DELLA CARREGGIATA PER ISCRIZIONE DEI VEICOLI IN CURVA.....	23
11. VERIFICA DISTANZE DI VISUALE LIBERA.....	24
12. INTERSEZIONI A RASO	25
12.1 INTERSEZIONI LINEARI	25
12.1.1 <i>Triangoli di visibilità</i>	25
13. SOVRASTRUTTURA STRADALE	27
14. BARRIERE DI SICUREZZA	28
15. SEGNALETICA.....	33

1. PREMESSA

La linea ferroviaria Palermo – Catania, facente parte del Corridoio n.5 “Helsinki – La Valletta” della Rete Trans-Europea di trasporto, è interessata da un ampio progetto di investimento denominato “Nuovo Collegamento Palermo – Catania” che prevede una serie di interventi sulla tratta Fiumetorto – Bicocca.

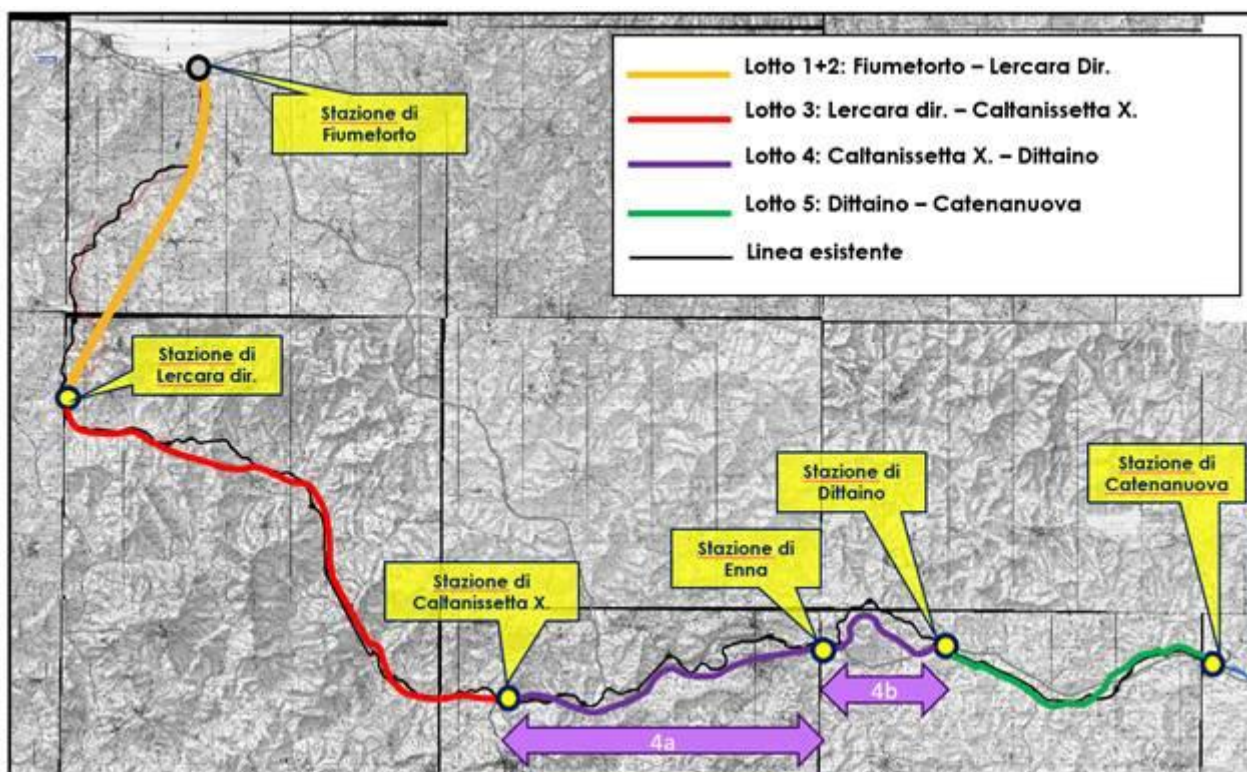
Allo stato attuale sono già in corso i lavori finalizzati al raddoppio della tratta Catenanuova – Bicocca mentre la restante tratta, Fiumetorto – Catenanuova (tratto rosso nella figura), è oggetto di appositi incarichi di progettazione definitiva, affidati ad ITALFERR dalla Committente RFI.



La tratta suddetta Fiumetorto – Catenanuova risulta suddivisa nei seguenti lotti funzionali come meglio si evince dalla corografia successiva:

- Lotto “1+2”: tratta Fiumetorto – Lercara Diramazione di circa 30 km;
- Lotto 3: tratta Lercara Diramazione – Caltanissetta Xirbi di circa 47 km;

- Lotto 4a: tratta Caltanissetta Xirbi – Enna Nuova di circa 27 km;
- Lotto 4b: tratta Enna Nuova - Dittaino di circa 15 km;
- Lotto 5: tratta Dittaino – Catenanuova di circa 22 km.



Nell'ambito del Progetto Definitivo della tratta Caltanissetta Xirbi – Enna Nuova (Lotto 4A) sono previsti interventi riferiti alle viabilità riguardanti:

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

	DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA – CATANIA – PALERMO NUOVO COLLEGAMENTO PALERMO – CATANIA TRATTA CALTANISSETTA XIRBI – NUOVA ENNA (LOTTO 4A) RELAZIONE TECNICA					
NV01 Relazione tecnica e di tracciamento	COMMESSA RS3U	LOTTO 40 D 29	CODIFICA RH	DOCUMENTO NV0100 001	REV. C	FOGLIO 5 di 34

Oggetto della presente relazione è la descrizione tecnica della viabilità denominata NV01 - Adeguamento viabilità esistente – Accesso alla contrada, la quale può essere annoverata nel caso n°3; la sezione tipo prevista corrisponde a quella di una strada locale a destinazione particolare di larghezza totale pari a 6,50 m.

L'intervento si rende necessario per dare continuità alla viabilità di accesso alla contrada la quale viene interferita dalla realizzazione della nuova linea ferroviaria; l'interferenza viene risolta mediante la realizzazione di un tratto di galleria artificiale alla km 2+311 e una leggera deviazione della stessa viabilità.

	DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA – CATANIA – PALERMO NUOVO COLLEGAMENTO PALERMO – CATANIA TRATTA CALTANISSETTA XIRBI – NUOVA ENNA (LOTTO 4A) RELAZIONE TECNICA					
NV01 Relazione tecnica e di tracciamento	COMMESSA RS3U	LOTTO 40 D 29	CODIFICA RH	DOCUMENTO NV0100 001	REV. C	FOGLIO 6 di 34

2. SCOPO DEL DOCUMENTO

Scopo del presente documento è la descrizione tecnica della viabilità NV01 – Adeguamento viabilità esistente- Accesso contrada inserita nell’ambito del Progetto Definitivo della tratta Caltanissetta Xirbi – Enna Nuova (Lotto 4A) del nuovo collegamento ferroviario Palermo - Catania.

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

- Lo stato di fatto;
- I criteri progettuali utilizzati;
- L’inquadramento funzionale e la sezione trasversale;
- 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 di visibilità condotte lungo l’asse;
- Le verifiche condotte per le intersezioni;
- Le caratteristiche del corpo stradale;
- Le caratteristiche delle barriere di sicurezza e della segnaletica;

	DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA – CATANIA – PALERMO NUOVO COLLEGAMENTO PALERMO – CATANIA TRATTA CALTANISSETTA XIRBI – NUOVA ENNA (LOTTO 4A) RELAZIONE TECNICA					
	NV01 Relazione tecnica e di tracciamento	COMMESSA RS3U	LOTTO 40 D 29	CODIFICA RH	DOCUMENTO NV0100 001	REV. C

3. **NORMATIVE DI RIFERIMENTO**

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

- D. Lgs. 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 n. 6792: “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade”;
- D.M. 22/04/2004: “Modifica del decreto 05 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”;
- D.M. 28/06/2011: "Disposizioni sull'uso e l'installazione dei dispositivi di ritenuta stradale";
- D.M. 01/04/2019: “Dispositivi stradali di sicurezza per i motociclisti (DSM)”;
- 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”;

	DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA – CATANIA – PALERMO NUOVO COLLEGAMENTO PALERMO – CATANIA TRATTA CALTANISSETTA XIRBI – NUOVA ENNA (LOTTO 4A) RELAZIONE TECNICA												
NV01 Relazione tecnica e di tracciamento	<table border="1"> <thead> <tr> <th>COMMESSA</th> <th>LOTTO</th> <th>CODIFICA</th> <th>DOCUMENTO</th> <th>REV.</th> <th>FOGLIO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>RS3U</td> <td>40 D 29</td> <td>RH</td> <td>NV0100 001</td> <td>C</td> <td>8 di 34</td> </tr> </tbody> </table>	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO	RS3U	40 D 29	RH	NV0100 001	C	8 di 34
COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO								
RS3U	40 D 29	RH	NV0100 001	C	8 di 34								

- Direttiva Ministero LL.PP. 27.04.2006: “Il Direttiva sulla corretta ed uniforme applicazione delle norme del Codice della Strada in materia di segnaletica e criteri per l'installazione e la manutenzione”;
- D.M. 02/05/2012: "Linee guida per la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali ai sensi dell'articolo 8 del decreto legislativo 15 Marzo 2011, n.35”;
- Ministero dei Lavori Pubblici, DM 30 novembre 1999 n° 557 "Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili”.
- D.M. 14/06/1989 n. 236 “Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adottabilità e la visibilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica sovvenzionata e agevolata, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche”;
- D.P.R. 24/07/1996 n. 503 “Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici”.

In ultimo, ma non per importanza, nello sviluppo della progettazione delle viabilità, oltre alla normativa nazionale vigente, si fatto riferimento anche ad alcune disposizioni RFI di seguito elencate:

- Manuale di progettazione Parte II Sezione 2 “Ponti e Strutture” (Franchi, barriere di sicurezza e dispositivi di sicurezza da adottare in corrispondenza degli attraversamenti della sede ferroviaria);
- Manuale di progettazione Parte II Sezione 3 “Corpo stradale” (Barriere di sicurezza nelle zone di parallelismo tra strada e ferrovia);
- Manuale di progettazione Parte II Sezione 4 “Gallerie” (Strade per l'accesso alle uscite / accessi laterali e/o verticali);
- Capitolato generale tecnico di appalto delle opere civili Parte II Sezione 5 “Opere in terra e scavi” (Esecuzione di scavi e formazione del solido stradale);
- Capitolato generale tecnico di appalto delle opere civili Parte II Sezione 13 “Sub-Ballast e pavimentazioni stradali” (Pavimentazione stradale).

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA – CATANIA – PALERMO NUOVO COLLEGAMENTO PALERMO – CATANIA TRATTA CALTANISSETTA XIRBI – NUOVA ENNA (LOTTO 4A) RELAZIONE TECNICA					
	NV01 Relazione tecnica e di tracciamento	COMMESSA RS3U	LOTTO 40 D 29	CODIFICA RH	DOCUMENTO NV0100 001	REV. C

4. STATO DI FATTO

Allo stato attuale la viabilità oggetto di analisi viene utilizzata fundamentalmente come viabilità di accesso ad aziende e fondi agricoli della contrada; la viabilità esistente presenta una piattaforma pavimentata avente una larghezza media di circa 4,50 metri, punto iniziale in prossimità della S.S. 640 e parte finale senza uscita (direttamente su fondi agricoli).



Figure 4-1: NV01 stralcio viabilità esistente

Con la realizzazione del nuovo collegamento Palermo - Catania, è prevista la costruzione di un tratto in galleria artificiale GA01 che alla progressiva 2+268 sottopassa ed interferisce con la viabilità di accesso alla contrada oggetto di analisi; allo scopo di dare continuità a questa viabilità, è stata prevista una leggera rettifica plano-altimetrica del suo tracciato, in modo da sovrappassare la galleria artificiale.

	DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA – CATANIA – PALERMO NUOVO COLLEGAMENTO PALERMO – CATANIA TRATTA CALTANISSETTA XIRBI – NUOVA ENNA (LOTTO 4A) RELAZIONE TECNICA					
	NV01 Relazione tecnica e di tracciamento	COMMESSA RS3U	LOTTO 40 D 29	CODIFICA RH	DOCUMENTO NV0100 001	REV. C

5. CRITERI E CARATTERISTICHE PROGETTUALI

In generale, nel caso del progetto di nuove viabilità, il tracciato è stato definito mediante un andamento plano-altimetrico compatibile con il raccordo alla viabilità esistente, nonché con i franchi liberi richiesti in corrispondenza degli eventuali attraversamenti al di sotto o al di sopra della linea ferroviaria; la successione geometrica è stata definita in conformità alle prescrizioni contenute nelle *“Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade”* di cui al D.M. 05/11/2001.

I parametri degli elementi plano-altimetrici sono stati dimensionati secondo la massima velocità dell'elemento desunta dal diagramma di velocità; il diagramma di velocità è stato redatto secondo l'intervallo di velocità di progetto prescritto per la categoria di strada scelta, ai sensi del D.M. 05/11/2001.

Sulla base dello stesso diagramma di velocità sono state verificate, inoltre, le condizioni di visibilità. In ultimo sono stati previsti, eventuali allargamenti della carreggiata per iscrizione dei veicoli in curva.

Invece per quanto riguarda gli interventi di adeguamento di strade esistenti e/o di realizzazione di viabilità di accesso a piazzali di soccorso/sicurezza, l'iter di progettazione e verifica dei tracciati proposti, ha seguito le ipotesi di seguito riportate:

- 1. Definizione del tracciato rispettando tutte le prescrizioni del D.M. 05/11/2001;**
- 2. Laddove la procedura di cui al p.to 1 non risultasse soddisfatta, sono stati adottati i criteri di progettazione esposti qui di seguito;**

Il progetto degli interventi di adeguamento tiene conto dell'art.2 del D.M. 05/11/2001 nei termini previsti dal successivo D.M. 22/04/2004, il quale testualmente cita: *“le presenti norme si applicano per la costruzione di nuovi tronchi stradali... ..e sono di riferimento per l'adeguamento delle strade esistenti, in attesa dell'emanazione per esse di una specifica normativa”*.

Nello specifico, il criterio seguito per il progetto degli interventi di adeguamento e per le viabilità di accesso a piazzali di soccorso/sicurezza è stato quello di integrare le prescrizioni del D.M. 05/11/2001 con l'adozione di criteri di flessibilità al fine di garantire una progettazione compatibile con il contesto (territoriale e progettuale) nell'ambito del quale si colloca l'intervento; in particolare, sono state pienamente rispettate le prescrizioni strettamente correlate al soddisfacimento dei criteri di sicurezza, quali:

- Rispetto del raggio minimo delle curve circolari in funzione della velocità;

	DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA – CATANIA – PALERMO NUOVO COLLEGAMENTO PALERMO – CATANIA TRATTA CALTANISSETTA XIRBI – NUOVA ENNA (LOTTO 4A) RELAZIONE TECNICA					
	NV01 Relazione tecnica e di tracciamento	COMMESSA RS3U	LOTTO 40 D 29	CODIFICA RH	DOCUMENTO NV0100 001	REV. C

- Rispetto del parametro di scala delle clotoidi con riferimento al criterio per la limitazione del contraccollo (criterio 1 secondo la formula completa);
- Rispetto del parametro di scala delle clotoidi con riferimento al criterio della sovrappendenza longitudinale delle linee di estremità della carreggiata (criterio 2);
- Rispetto della distanza di visuale libera richiesta per l'arresto;
- Rispetto del raggio minimo dei raccordi altimetrici concavi e convessi;
- Rispetto della pendenza massima delle livellette.

Di contro i criteri di flessibilità adottati hanno riguardato l'ammissione di deviazioni rispetto alle prescrizioni contenute nel D.M. 05/11/2001 per ciò che attiene i criteri legati a prescrizioni di carattere ottico, quali:

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

In tal senso, nel rispetto dell'art.4 del D.M. 22/04/2004, saranno redatte anche le relative analisi di sicurezza *"...dalle quali 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..."*

3. Laddove la procedura al punto 2 non risultasse soddisfatta è stata effettuata la medesima procedura di verifica (punto 2) considerando una velocità di progetto massima ridotta.

I criteri appena esposti sono stati adottati in generale anche per la progettazione delle Strade locali a Destinazione Particolare, le quali, come si vedrà più in avanti, sarebbero sottratte al campo di applicazione cogente delle norme di progettazione stradale del D.M. 5.11.2001 e D.M. 19/04/2006.

Di contro, nei casi più critici di progettazione delle viabilità di accesso a piazzali di soccorso/sicurezza (inquadrate funzionalmente come strade locali a destinazione particolare), i parametri degli elementi plano-altimetrici sono stati dimensionati facendo riferimento al Manuale di progettazione RFI - Parte II Sezione 4 "Gallerie" (Strade per l'accesso alle uscite / accessi laterali e/o verticali).

	DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA – CATANIA – PALERMO NUOVO COLLEGAMENTO PALERMO – CATANIA TRATTA CALTANISSETTA XIRBI – NUOVA ENNA (LOTTO 4A) RELAZIONE TECNICA					
NV01 Relazione tecnica e di tracciamento	COMMESSA RS3U	LOTTO 40 D 29	CODIFICA RH	DOCUMENTO NV0100 001	REV. C	FOGLIO 12 di 34

Entrando nel merito del caso in oggetto (adeguamento di una viabilità esistente), poiché l'esistente viabilità garantisce l'accesso ad aziende e fondi agricoli della contrada, si è ritenuto opportuno inquadrare funzionalmente la strada come una locale a destinazione particolare in ambito extraurbano.

La sezione tipo prevista, risulta avere larghezza totale pari a 6,50 m, con due corsie da 2,75 m e banchine laterali da 0,50 m; detta scelta scaturisce fondamentalmente dall'esigenza di conferire omogeneità nella larghezza della sezione tipo con quanto esistente agli estremi dell'intervento di progetto (ai sensi dell'art.4 del D.M.2001), anche in ragione dell'esiguo sviluppo dell'intervento.

Come detto, per le strade a destinazione particolare, pur non essendo richiesta alcuna verifica, se non il rispetto della compatibilità con gli ingombri dei veicoli su di essa transitanti, la viabilità oggetto di analisi è stata comunque (in via cautelare) verificata ai sensi della vigente normativa (D.M.2001) e trattata come una strada di tipo Fextraurbana caratterizzata da un intervallo della velocità di progetto 40 -100 km/h, con, eventualmente, l'adozione delle deroghe indicate ai precedenti punti 2 e 3.

Per le velocità di progetto adottate all'inizio ed alla fine del tracciato, si è fatto riferimento alle velocità degli adiacenti tratti stradali caratterizzati dalla presenza di una curva a stretto raggio da un lato e da un'intersezione dall'altro; nello specifico è stata ipotizzata una velocità di progetto pari a 30 km/h per il punto di inizio e di 25 Km/h in corrispondenza del punto finale coincidente con l'intersezione.

Per migliorare l'angolo di attacco tra i due assi costituenti l'intersezione, è stata leggermente spostato il punto di attacco della stessa.

	DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA – CATANIA – PALERMO NUOVO COLLEGAMENTO PALERMO – CATANIA TRATTA CALTANISSETTA XIRBI – NUOVA ENNA (LOTTO 4A) RELAZIONE TECNICA					
	NV01 Relazione tecnica e di tracciamento	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.
	RS3U	40 D 29	RH	NV0100 001	C	13 di 34

6. **INQUADRAMENTO FUNZIONALE E SEZIONE TIPO**

Come detto in precedenza, ai sensi del codice della strada, la NV01 è classificata come strada a destinazione particolare. La strada è ad unica carreggiata con una corsia per senso di marcia da 2.75 m e banchine laterali da 0.50 m, di modo che la larghezza complessiva della piattaforma risulti pari a 6.50 m (si veda elaborato RS3U.4.0.D.29.WB.NV.00.0.0.003.B).

Nei tratti in rilevato è presente un arginello erboso di larghezza 130 cm, rialzato rispetto al piano stradale tramite un cordolo in cls di 5 cm, a protezione dello stesso dalle acque di piattaforma, e presenta una pendenza del 4% verso la scarpata esterna avente una pendenza pari a 2/3.

Per altezze dei rilevati superiori a 6 metri è prevista la realizzazione di una banca intermedia, ad altezza costante a 5 m dal ciglio superiore, di larghezza 2 metri, oltre cui riprende la scarpata fino a incontrare il piano di campagna. Sulla scarpata è prevista la stesa di uno spessore di 30 cm di terreno vegetale e relativo inerbimento. Le acque ricadenti sulla piattaforma stradale vengono convogliate a bordo strada in virtù della pendenza trasversale del nastro di norma pari al 2.5% min. e poi tramite gli embrici posti sulla scarpata sono raccolte nel fosso di guardia a piede del rilevato. Ove necessario la carreggiata è protetta da sicurvia metallici.

Laddove la pendenza trasversale del terreno supera il 15% è prevista una gradonatura del piano di posa del rilevato stradale; quest'ultimo verrà preparato eseguendo uno scotico del terreno fino ad una profondità di 50cm, e prevedere una gradonatura con banche di larghezza 2,0 m raccordate da scarpate con pendenza 1/1.

Il rilevato stradale verrà eseguito con terre idonee appartenenti ai gruppi A1a, A2-4, A2-5 e A3.

Nei tratti in trincea la piattaforma pavimentata è raccordata direttamente alla cunetta alla francese in CLS di 80 cm di larghezza, al di sotto della quale è presente un collettore fognario per lo smaltimento delle acque. A tergo della cunetta vi è un tratto sub-orizzontale di 50 cm, a cui si raccorda la scarpata in scavo di pendenza pari a 2/3. In testa alla trincea è sempre presente un fosso di guardia in terra, delle stesse dimensioni e caratteristiche di quello in rilevato, a protezione della scarpata.

Di seguito le immagini rappresentative per la viabilità a destinazione particolare da 6.5m.

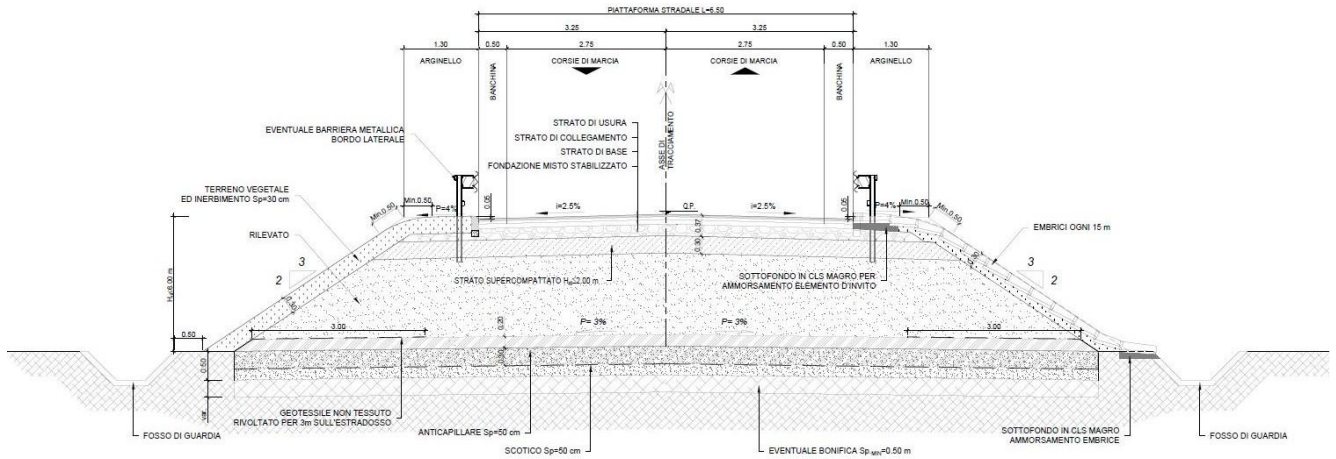


Figure 6-1: Dest. Particolare 6.5m - sezione tipo in rilevato $H_{r1} \leq 6.00$ m

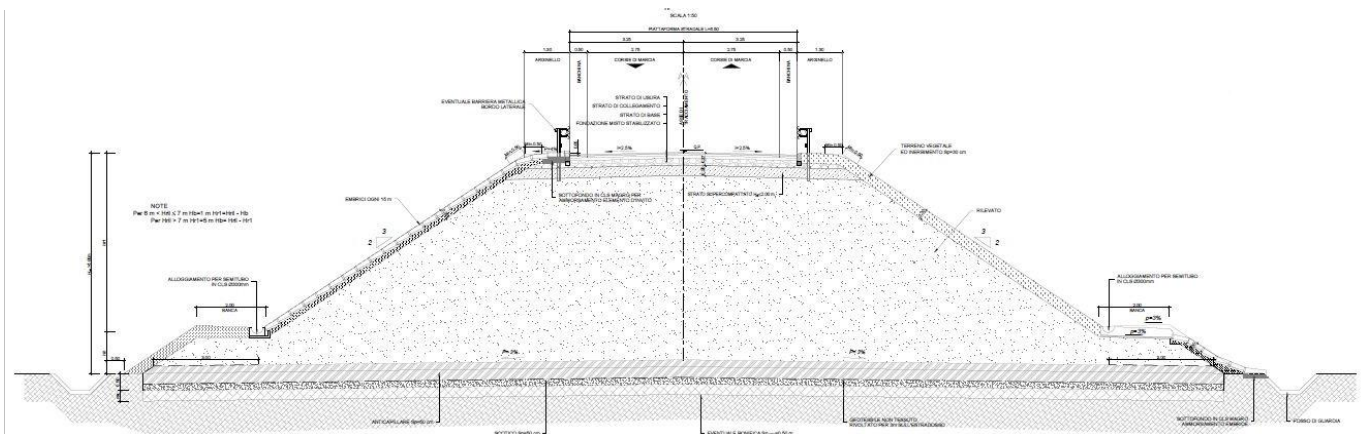


Figure 6-2: Dest. Particolare 6.5m - sezione tipo in rilevato $H_{r1} > 6.00$ m

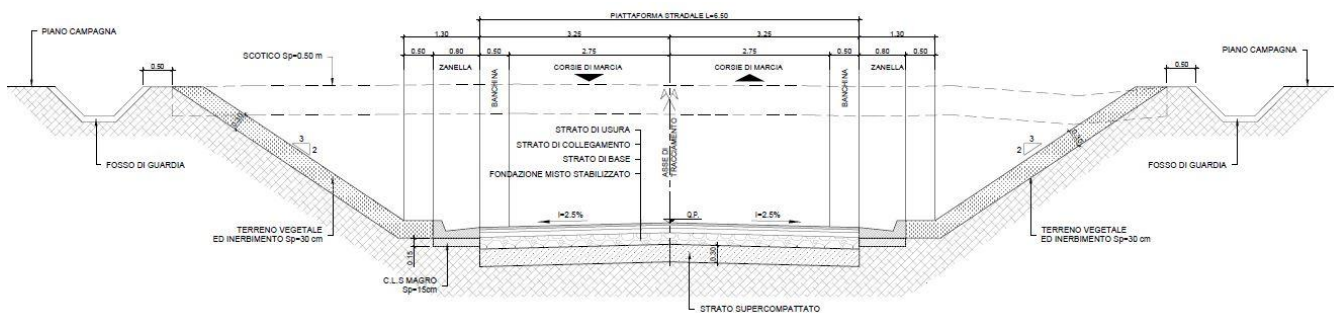


Figure 6-3: Dest. Particolare 6.5m - sezione tipo in trincea

NV01 Relazione tecnica e di tracciamento

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3U	40 D 29	RH	NV0100 001	C	15 di 34

7. ANDAMENTO PLANIMETRICO

L'andamento planimetrico è composto dalla successione degli elementi riportati nella tabella seguente:

NV01 Elementi planimetrici

ELEMENTI PLANIMETRICI						Rif.to Dis.:		Pagina Nr. 1	
Num.	Elem.	Progressiva Lunghezza	Raggio In. Raggio Fn.	Parametro A Scostamento		COORDINATE		Azimuth	Deviazione
						E	N		
1	Rett.	0+000.00 7.19	-	-	I	2438562.662	4154502.636	247.81c	0.00c
					F	2438557.759	4154497.383	247.81c	
2	Clot.	0+007.19 39.02	-	76.500	I	2438557.759	4154497.383	247.81c	-8.28c
					F	2438532.416	4154467.758	239.53c	
3	Curva	0+046.20 56.13	-150.00	-	I	2438532.416	4154467.758	239.53c	-23.82c
					F	2438508.958	4154417.122	215.71c	
					C	2438654.415	4154380.488		
					V	2438515.894	4154444.661		
4	Clot.	0+102.33 39.02	-150.00	76.500	I	2438508.958	4154417.122	215.71c	-8.28c
					F	2438502.746	4154378.635	207.43c	
5	Rett.	0+141.35 7.58	-	-	I	2438502.746	4154378.635	207.43c	0.00c
					F	2438501.864	4154371.110	207.43c	
6	Clot.	0+148.92 36.13	-	85.000	I	2438501.864	4154371.110	207.43c	5.75c
					F	2438496.583	4154335.387	213.18c	
7	Curva	0+185.05 54.39	200.00	-	I	2438496.583	4154335.387	213.18c	17.31c
					F	2438478.350	4154284.324	230.49c	
					C	2438300.852	4154376.489		
					V	2438490.959	4154308.608		
8	Clot.	0+239.44 34.45	200.00	83.000	I	2438478.350	4154284.324	230.49c	5.48c
					F	2438460.755	4154254.725	235.97c	
9	Rett.	0+273.88 7.29	-	-	I	2438460.755	4154254.725	235.97c	0.00c
					F	2438456.850	4154248.566	235.97c	
10	Clot.	0+281.17 29.61	-	73.000	I	2438456.850	4154248.566	235.97c	-5.24c
					F	2438441.694	4154223.145	230.74c	
11	Curva	0+310.78 88.05	-180.00	-	I	2438441.694	4154223.145	230.74c	-31.14c
					F	2438421.123	4154138.433	199.59c	
					C	2438601.119	4154139.578		
					V	2438420.837	4154183.356		
12	Clot.	0+398.83 20.67	-180.00	61.000	I	2438421.123	4154138.433	199.59c	-3.66c
					F	2438422.046	4154117.784	195.94c	
13	Rett.	0+419.50 3.49	-	-	I	2438422.046	4154117.784	195.94c	0.00c
					F	2438422.268	4154114.301	195.94c	
		0+422.99							

	DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA – CATANIA – PALERMO NUOVO COLLEGAMENTO PALERMO – CATANIA TRATTA CALTANISSETTA XIRBI – NUOVA ENNA (LOTTO 4A) RELAZIONE TECNICA					
NV01 Relazione tecnica e di tracciamento	COMMESSA RS3U	LOTTO 40 D 29	CODIFICA RH	DOCUMENTO NV0100 001	REV. C	FOGLIO 16 di 34

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

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

- Curva R=150 m: $q=7,00\%$;
- Curva R=200 m: $q=7,00\%$;
- Curva R=180 m: $q=7,00\%$;

7.1 Verifica andamento planimetrico

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

NV01 Relazione tecnica e di tracciamento

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3U	40 D 29	RH	NV0100 001	C	17 di 34

NV01
Verifica andamento planimetrico

CONTROLLO NORMATIVA						Pagina Nr.	1
Dati generali		Minimo	Massimo				
Normativa: Min. LLPP 2002 - Italia							
Asse: NV01							
Tipo di strada: F1 - Locali Extraurbane							
Larghezza semicarreggiata (m)		3.25					
Velocità progetto (Km/h)		40	100				
Rettilino n°1 - Lunghezza (m):7.19							
Progressiva		Lung. Min	Lung. Max				Parametri
Lunghezza minima (m)		30.00					0.00
Lunghezza massima (m)			2200.00				
Valori minimi/massimi da normativa		30.00	2200.00				
Rettilino fuori normativa		7.19					
Clotoide n°1 - Parametro A:76.500 - Lunghezza (m):39.02							
Progressiva		A Min	A Max	Lung. Min	Rapporto	FF	Parametri
Velocità utilizzata per la verifica (km/h)							7.19
Fattore di forma						1.000	37
Criterio dinamico: limitazione del contraccolpo		28.798					
Criterio cigli: limitazione della pendenza longitudinale dei cigli		39.460					
Criterio ottico		50.000					
Criterio ottico			150.000				
Clotoide rettilino-raccordo. $2/3 \leq A1/A2 \leq 3/2$. A1/A2 in tolleranza					1.000		
Valori minimi/massimi da normativa		50.000	150.000				
Clotoide in normativa		76.500		39.02		1.000	
Raccordo n°1 - Raggio (m):150.00 - Lunghezza (m):56.13							
Progressiva		Raggio Min	Raggio Max	Lung. Min			Parametri
Velocità utilizzata per la verifica (km/h)							46.20
Raggio minimo in funzione della velocità		44.99					46
Raggio minimo calcolato rispetto al rettilino precedente		7.19					
Raggio minimo calcolato rispetto al rettilino successivo		7.58					
Lunghezza minima del raccordo per una corretta percezione				32.17			
Valori minimi/massimi da normativa		44.99		32.17			
Raccordo in normativa		150.00		56.13			
Clotoide n°2 - Parametro A:76.500 - Lunghezza (m):39.02							
Progressiva		A Min	A Max	Lung. Min	Rapporto	FF	Parametri
Velocità utilizzata per la verifica (km/h)							102.33
Fattore di forma						1.000	53
Criterio dinamico: limitazione del contraccolpo		52.054					
Criterio cigli: limitazione della pendenza longitudinale dei cigli		56.839					
Criterio ottico		50.000					
Criterio ottico			150.000				
Clotoide rettilino-raccordo. $2/3 \leq A1/A2 \leq 3/2$. A1/A2 in tolleranza					1.000		
Valori minimi/massimi da normativa		56.839	150.000				
Clotoide in normativa		76.500		39.02		1.000	
Rettilino n°2 - Lunghezza (m):7.58							
Progressiva		Lung. Min	Lung. Max				Parametri
Lunghezza massima (m)			12.92				141.35
Valori minimi/massimi da normativa		0.00	12.92				
Rettilino in normativa		7.58					

NV01

Verifica andamento planimetrico

CONTROLLO NORMATIVA						Pagina Nr.	2
Clotoide n°3 - Parametro A:85.000 - Lunghezza (m):36.13		A Min	A Max	Lung. Min	Rapporto	FF	Parametri
Progressiva							148.92
Velocità utilizzata per la verifica (km/h)						1.000	60
Fattore di forma							
Criterio dinamico: limitazione del contraccolpo		66.362					
Criterio cigli: limitazione della pendenza longitudinale dei cigli		70.112					
Criterio ottico		66.667					
Criterio ottico			200.000				
Clotoide rettilfo-raccordo. $2/3 \leq A1/A2 \leq 3/2$. A1/A2 in tolleranza					1.024		
Valori minimi/massimi da normativa		70.112	200.000				
Clotoide in normativa		85.000		36.13		1.000	
Raccordo n°2 - Raggio (m):200.00 - Lunghezza (m):54.39		Raggio Min	Raggio Max	Lung. Min			Parametri
Progressiva							185.05
Velocità utilizzata per la verifica (km/h)							62
Raggio minimo in funzione della velocità		44.99					
Lunghezza minima del raccordo per una corretta percezione				43.02			
Valori minimi/massimi da normativa		44.99		43.02			
Raccordo in normativa		200.00		54.39			
Clotoide n°4 - Parametro A:83.000 - Lunghezza (m):34.45		A Min	A Max	Lung. Min	Rapporto	FF	Parametri
Progressiva							239.44
Velocità utilizzata per la verifica (km/h)						1.000	55
Fattore di forma							
Criterio dinamico: limitazione del contraccolpo		58.178					
Criterio cigli: limitazione della pendenza longitudinale dei cigli		65.255					
Criterio ottico		66.667					
Criterio ottico			200.000				
Clotoide rettilfo-raccordo. $2/3 \leq A1/A2 \leq 3/2$. A1/A2 in tolleranza					0.976		
Valori minimi/massimi da normativa		66.667	200.000				
Clotoide in normativa		83.000		34.45		1.000	
Rettifilo n°3 - Lunghezza (m):7.29		Lung. Min	Lung. Max				Parametri
Progressiva							273.88
Lunghezza massima (m)			12.48				
Valori minimi/massimi da normativa		0.00	12.48				
Rettifilo in normativa		7.29					
Clotoide n°5 - Parametro A:73.000 - Lunghezza (m):29.61		A Min	A Max	Lung. Min	Rapporto	FF	Parametri
Progressiva							281.17
Velocità utilizzata per la verifica (km/h)						1.000	49
Fattore di forma							
Criterio dinamico: limitazione del contraccolpo		45.279					
Criterio cigli: limitazione della pendenza longitudinale dei cigli		55.482					
Criterio ottico		60.000					
Criterio ottico			180.000				
Clotoide rettilfo-raccordo. $2/3 \leq A1/A2 \leq 3/2$. A1/A2 in tolleranza					1.197		
Valori minimi/massimi da normativa		60.000	180.000				
Clotoide in normativa		73.000		29.61		1.000	
Raccordo n°3 - Raggio (m):180.00 - Lunghezza (m):88.05		Raggio Min	Raggio Max	Lung. Min			Parametri
Progressiva							310.78
Velocità utilizzata per la verifica (km/h)							44
Raggio minimo in funzione della velocità		44.99					

NV01
Verifica andamento planimetrico

CONTROLLO NORMATIVA						Pagina Nr. 3	
	Raggio minimo calcolato rispetto al rettifilo precedente	7.29					
	Raggio minimo calcolato rispetto al rettifilo successivo	3.49					
	Lunghezza minima del raccordo per una corretta percezione			30.29			
	Valori minimi/massimi da normativa	44.99		30.29			
	Raccordo in normativa	180.00		88.05			
Clotoide n°6 - Parametro A:61.000 - Lunghezza (m):20.67							
	Clotoide n°6 - Parametro A:61.000 - Lunghezza (m):20.67	A Min	A Max	Lung. Min	Rapporto	FF	Parametri
	Progressiva						398.83
	Velocità utilizzata per la verifica (km/h)						29
	Fattore di forma					1.000	
	Criterio dinamico: limitazione del contraccolpo	17.353					
	Criterio cigli: limitazione della pendenza longitudinale dei cigli	38.084					
	Criterio ottico	60.000					
	Criterio ottico		180.000				
	Clotoide rettifilo-raccordo. $2/3 \leq A1/A2 \leq 3/2$. A1/A2 in tolleranza				0.836		
	Valori minimi/massimi da normativa	60.000	180.000				
	Clotoide in normativa	61.000		20.67		1.000	
Rettifilo n°4 - Lunghezza (m):3.49							
	Rettifilo n°4 - Lunghezza (m):3.49	Lung. Min	Lung. Max				Parametri
	Progressiva						419.50
	Lunghezza minima (m)	30.00					
	Lunghezza massima (m)		2200.00				
	Valori minimi/massimi da normativa	30.00	2200.00				
	Rettifilo fuori normativa	3.49					

* La dicitura “fuori normativa” indica la non conformità dei parametri ai min/max previsti per la strada in oggetto e non la mancata applicazione del D.M. 05/11/2001.

Il primo e l'ultimo rettifilo risultano ‘fuori normativa’ in quanto rappresentano i punti di attacco tra l'asse di progetto e la viabilità esistente, si ritiene accettabile andare in deroga trattandosi di un allineamento imposto dalla geometria della strada esistente (intervento di adeguamento).

Come si evince dall'analisi dei tabulati, tutte le altre verifiche planimetriche risultano soddisfatte.

8. ANDAMENTO ALTIMETRICO

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

NV01 Elementi altimetrici

ELEMENTI ALTIMETRICI						Rif.to Dis.:	Pagina Nr.	1	
1	LIVELLETTA	Distanza:	71.23	Sviluppo:	71.30	Diff.Qt.:	3.19	Pendenza (h/b):	4.477391
	ESTREMI LIVELLETTA	Prog.1	0+000.00	Quota 1	389.90	Prog.2	0+062.37	Quota 2	392.69
	VERTICI LIVELLETTA	Prog.1	0+000.00	Quota 1	389.90	Prog.2	0+071.23	Quota 2	393.09
2	PARABOLA	Distanza:	17.72	Sviluppo:	17.73				
	Raggio: 1500.000	Lunghezza	17.72	A:	1.181				
	ESTREMI	Prog.1	0+062.37	Quota 1	392.69	Prog.2	0+080.09	Quota 2	393.38
	VERTICE	Prog	0+071.23	Quota	393.09				
3	LIVELLETTA	Distanza:	151.76	Sviluppo:	151.84	Diff.Qt.:	5.00	Pendenza (h/b):	3.295964
	ESTREMI LIVELLETTA	Prog.1	0+080.09	Quota 1	393.38	Prog.2	0+168.66	Quota 2	396.30
	VERTICI LIVELLETTA	Prog.1	0+071.23	Quota 1	393.09	Prog.2	0+222.99	Quota 2	398.09
4	PARABOLA	Distanza:	108.65	Sviluppo:	108.66				
	Raggio: 2400.000	Lunghezza	108.65	A:	4.527				
	ESTREMI	Prog.1	0+168.66	Quota 1	396.30	Prog.2	0+277.31	Quota 2	397.42
	VERTICE	Prog	0+222.99	Quota	398.09				
5	LIVELLETTA	Distanza:	132.88	Sviluppo:	132.89	Diff.Qt.:	-1.64	Pendenza (h/b):	-1.230925
	ESTREMI LIVELLETTA	Prog.1	0+277.31	Quota 1	397.42	Prog.2	0+331.61	Quota 2	396.75
	VERTICI LIVELLETTA	Prog.1	0+222.99	Quota 1	398.09	Prog.2	0+355.86	Quota 2	396.45
6	PARABOLA	Distanza:	48.51	Sviluppo:	48.52				
	Raggio: 1000.000	Lunghezza	48.51	A:	4.851				
	ESTREMI	Prog.1	0+331.61	Quota 1	396.75	Prog.2	0+380.12	Quota 2	397.33
	VERTICE	Prog	0+355.86	Quota	396.45				
7	LIVELLETTA	Distanza:	67.13	Sviluppo:	67.17	Diff.Qt.:	2.43	Pendenza (h/b):	3.619798
	ESTREMI LIVELLETTA	Prog.1	0+380.12	Quota 1	397.33	Prog.2	0+422.99	Quota 2	398.88
	VERTICI LIVELLETTA	Prog.1	0+355.86	Quota 1	396.45	Prog.2	0+422.99	Quota 2	398.88

8.1 verifica andamento altimetrico

La verifica dell'andamento altimetrico ai criteri progettuali utilizzati è riportata nella tabella seguente:

NV01 Relazione tecnica e di tracciamento

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS3U	40 D 29	RH	NV0100 001	C	21 di 34

NV01
Verifica andamento altimetrico

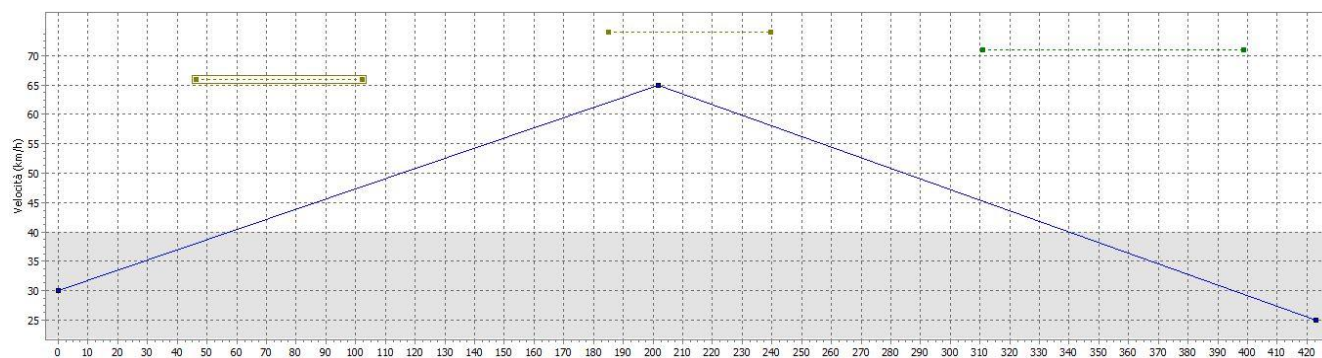
CONTROLLO NORMATIVA		Pagina Nr. 1		
Dati generali		Minimo	Massimo	
Tipo di strada: F1 - Locali Extraurbane				
Larghezza semicarreggiata (m)		3.25		
Velocità progetto (Km/h)		40	100	
✓ Livelletta n°1 - Pendenza (h/b): 4.477%		Pend. Max		Parametri
Progressiva				0.00
Pendenza massima (+/- h/b):		10.000%		
✓ Livelletta in normativa		4.477%		
✓ Parabola n°1 - Raggio (m): 1500.00 - Lunghezza (m): 17.721 - K: 15.000 (Convesso)		Raggio Min	Lung. Min	Parametri
Progressiva				62.37
Distanza utilizzata				45.90
Velocità utilizzata per la verifica (km/h)				43
Raggio minimo da visibilità		0.00		
Raggio minimo comfort accelerazione verticale		235.32		
✓ Parabola in normativa		1500.00		
✓ Livelletta n°2 - Pendenza (h/b): 3.296%		Pend. Max		Parametri
Progressiva				80.09
Pendenza massima (+/- h/b):		10.000%		
✓ Livelletta in normativa		3.296%		
✓ Parabola n°2 - Raggio (m): 2400.00 - Lunghezza (m): 108.645 - K: 24.000 (Convesso)		Raggio Min	Lung. Min	Parametri
Progressiva				168.66
Distanza utilizzata				75.07
Velocità utilizzata per la verifica (km/h)				62
Raggio minimo da visibilità		1512.21		
Raggio minimo comfort accelerazione verticale		493.48		
✓ Parabola in normativa		2400.00		
✓ Livelletta n°3 - Pendenza (h/b): -1.231%		Pend. Max		Parametri
Progressiva				277.31
Pendenza massima (+/- h/b):		10.000%		
✓ Livelletta in normativa		-1.231%		
✓ Parabola n°3 - Raggio (m): 1000.00 - Lunghezza (m): 48.507 - K: 10.000 (Concavo)		Raggio Min	Lung. Min	Parametri
Progressiva				331.61
Distanza utilizzata				41.34
Velocità utilizzata per la verifica (km/h)				40
Raggio minimo da visibilità		699.60		
Raggio minimo comfort accelerazione verticale		207.40		
✓ Parabola in normativa		1000.00		
✓ Livelletta n°4 - Pendenza (h/b): 3.620%		Pend. Max		Parametri
Progressiva				380.12
Pendenza massima (+/- h/b):		10.000%		
✓ Livelletta in normativa		3.620%		

Come si evince dall'analisi dei tabulati, tutte le verifiche altimetriche risultano soddisfatte.

9. DIAGRAMMA DELLE VELOCITÀ

I diagrammi delle velocità, come prescritto dal DM 05/11/2001, rappresentano l'andamento delle velocità di progetto in funzione della progressiva dell'asse stradale e delle condizioni al contorno. I valori di accelerazione e decelerazione per il passaggio tra gli elementi caratterizzati da velocità diverse sono sempre pari a $0,8 \text{ m/s}^2$ come indicate dalle norme.

Il diagramma è riportato nell'elaborato RS3U.4.0.D.29.D7.NV.01.0.0.001.B. Di seguito viene riportato il diagramma per la viabilità in studio.



 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA – CATANIA – PALERMO NUOVO COLLEGAMENTO PALERMO – CATANIA TRATTA CALTANISSETTA XIRBI – NUOVA ENNA (LOTTO 4A) RELAZIONE TECNICA					
	NV01 Relazione tecnica e di tracciamento	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.
	RS3U	40 D 29	RH	NV0100 001	C	23 di 34

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 per corsia corrispondenti ($E_{\text{effettivo}}$) ed i valori adottati complessivi (E_{adottato}) degli allargamenti per iscrizione.

NV01

Allargamenti iscrizione in curva

R	E = 45/R	E _{effettivo}	E _{adottato}
[m]	[m]	[m]	[m]
150	0,30	0.30	0.60
200	0,23	0.23	0.56
180	0,25	0.25	0.50

	DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA – CATANIA – PALERMO NUOVO COLLEGAMENTO PALERMO – CATANIA TRATTA CALTANISSETTA XIRBI – NUOVA ENNA (LOTTO 4A) RELAZIONE TECNICA					
	NV01 Relazione tecnica e di tracciamento	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.
	RS3U	40 D 29	RH	NV0100 001	C	24 di 34

11. VERIFICA DISTANZE DI VISUALE LIBERA

Per garantire che la marcia di un veicolo proceda sempre sicura sia in rettilineo che in curva, il guidatore di un veicolo che viaggia alla velocità di progetto deve essere in condizione di disporre sempre di una distanza di visuale libera che non sia inferiore alla distanza di arresto del veicolo. In tal modo eventuali veicoli fermi o ostacoli generici sulla corsia di marcia possono essere individuati in tempo utile per fermare il veicolo prima dell'ostacolo imprevisto.

Per distanza di visuale libera si intende la lunghezza del tratto di strada che il conducente riesce a vedere davanti a sé senza considerare l'influenza del traffico, delle condizioni atmosferiche e di illuminazione della strada.

La distanza di visibilità per l'arresto è pari allo spazio minimo necessario perché un conducente, posto al centro della corsia da lui impegnata e con l'altezza del suo occhio a 1,10m. dal piano viabile, possa arrestare il veicolo in condizioni di sicurezza davanti ad un ostacolo imprevisto, posto lungo l'asse della corsia del conducente a 0,10m. dal piano viabile.

Nelle curve destrorse, l'installazione di barriere di sicurezza ovvero opere di sostegno o altri elementi posti al limite della banchina, possono costituire una limitazione alla visibilità che deve essere considerata ai fini della verifica della visuale libera per l'arresto. In tali punti perciò è risultato necessario allargare la banchina e spostare l'ostacolo al limite del nuovo ciglio. al fine di garantire la distanza di visuale libera richiesta per l'arresto.

Il risultato della verifica è riportato nell'elaborato RS3U.4.0.D.29.D7.NV.01.0.0.001.B ove è diagrammato, in funzione della progressiva dell'asse stradale, l'andamento delle visuali libere disponibili e delle visuali libere richieste ed il relativo confronto.

Dal confronto risulta verificata la visibilità su tutto il tracciato, applicando gli allargamenti del ciglio pavimentato richiesti.

	DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA – CATANIA – PALERMO NUOVO COLLEGAMENTO PALERMO – CATANIA TRATTA CALTANISSETTA XIRBI – NUOVA ENNA (LOTTO 4A) RELAZIONE TECNICA					
	NV01 Relazione tecnica e di tracciamento	COMMESSA RS3U	LOTTO 40 D 29	CODIFICA RH	DOCUMENTO NV0100 001	REV. C

12. INTERSEZIONI A RASO

12.1 Intersezioni lineari

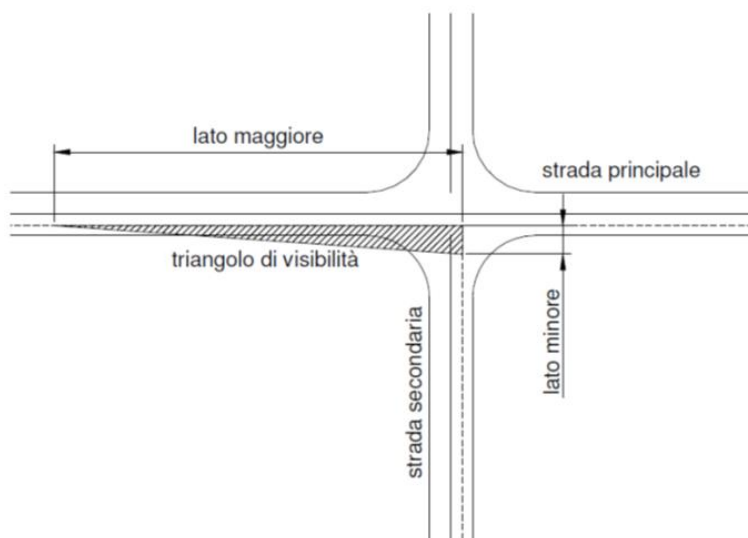
Lungo la viabilità di progetto NV01 è presente un'intersezione a raso, del tipo a T, con altre viabilità in progetto. Per quanto riguarda la gerarchizzazione delle manovre, i flussi veicolari provenienti dalla viabilità interferente, in immissione/attraversamento nella viabilità di progetto, sono regolamentati attraverso segnaletica di "STOP". La viabilità interferente costituisce, quindi, "strada principale" rispetto alla viabilità di progetto NV01 che assume, pertanto, i caratteri di "strada secondaria".

L'intersezione è ubicata alla progressiva pr. 0+422.99.

12.1.1 Triangoli di visibilità

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

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



 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA – CATANIA – PALERMO NUOVO COLLEGAMENTO PALERMO – CATANIA TRATTA CALTANISSETTA XIRBI – NUOVA ENNA (LOTTO 4A) RELAZIONE TECNICA					
	NV01 Relazione tecnica e di tracciamento	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.
	RS3U	40 D 29	RH	NV0100 001	C	26 di 34

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

$$L = 3 \text{ m};$$

$$D = v \times t;$$

dove:

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

All'interno del triangolo di visibilità non devono esistere ostacoli alla continua e diretta visione reciproca dei veicoli afferenti al punto di intersezione considerato.

Si considerano ostacoli per la visibilità oggetti isolati aventi la massima dimensione planimetrica superiore a 0,8 m.

La determinazione analitica dei triangoli di visibilità è riportata nella tabella seguente:

n.	INTERSEZIONE	VIABILITÀ PRINCIPALE	VIABILITÀ SECONDARIA	REGOLAZIONE MANOVRA	V [km/h]		L [m]	D [m]
					Velocità di riferimento	viab. Esistente		
1	Intersezione a pr. 0+422,99	SS64	NV01	STOP	30		3,00	67

Il risultato è riportato nell'elaborato RS3U.4.0.D.29.P7.NV.01.0.0.004.A.

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA – CATANIA – PALERMO NUOVO COLLEGAMENTO PALERMO – CATANIA TRATTA CALTANISSETTA XIRBI – NUOVA ENNA (LOTTO 4A) RELAZIONE TECNICA					
	NV01 Relazione tecnica e di tracciamento	COMMESSA RS3U	LOTTO 40 D 29	CODIFICA RH	DOCUMENTO NV0100 001	REV. C

13. SOVRASTRUTTURA STRADALE

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

NV01 Pavimentazione stradale

Strato	Materiale	Spessore [cm]
Usura	conglomerato bituminoso	4
Collegamento (binder)	conglomerato bituminoso	5
Base	conglomerato bituminoso	8
Fondazione	misto granulare stabilizzato	20

37

Le particolari caratteristiche granulometriche (e litologiche) degli inerti impiegati unitamente ad un alto contenuto di legante modificato con polimeri consente a questo tipo di pavimentazione di fornire prestazioni di assoluto livello in termini di durabilità, stabilità e resistenza alle deformazioni, rugosità superficiale e resistenza all'ormaiamento.

Il calcolo della sovrastruttura è sviluppato nel relativo elaborato: RS3U.4.0.D.29.RH.NV.00.0.0.004.A

	DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA – CATANIA – PALERMO NUOVO COLLEGAMENTO PALERMO – CATANIA TRATTA CALTANISSETTA XIRBI – NUOVA ENNA (LOTTO 4A) RELAZIONE TECNICA					
	NV01 Relazione tecnica e di tracciamento	COMMESSA RS3U	LOTTO 40 D 29	CODIFICA RH	DOCUMENTO NV0100 001	REV. C

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" RS3U.4.0.D.29.P7.NV.01.0.0.003.A.

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

- a) dovranno essere curati tutti i dettagli costruttivi (continuità di barriere disomogenee al fine di garantire l'estensione minima nel caso di "dispositivo misto", modalità di posa in opera coerenti con le condizioni di prova di omologazione alla quale è stata sottoposta la barriera prescelta, etc). dovranno altrettanto essere idoneamente curate eventuali zone di transizione o raccordo tra i diversi tipi di barriere anche in corrispondenza dei tratti di strada esistenti, ovvero in corrispondenza dei limiti di batteria dell'intervento di cui al presente progetto. (DM 21-06-2004 e DM 25-08-2004).
- b) l'estensione di ciascuna delle barriere riportata in progetto è da intendersi al netto dei terminali semplici o speciali di ingresso e di uscita; le citate lunghezze sono pertanto valori minimi da garantire in ogni caso, con l'adozione di estese al più maggiori di quelle indicate in progetto qualora richiesto dalle condizioni di omologazione a cui è stata sottoposta la barriera effettivamente approvvigionata.
- c) per le barriere "bordo rilevato" la classe di deformazione "w", dove non indicata in progetto, deve essere compatibile con la dimensione dell'arginello (DM 05-11-2001); in alternativa vanno installate barriere per le quali l'omologazione delle stesse sia avvenuta nella effettiva condizione di rilevato e non in piano (DM 21-06-2004).
- d) relativamente alle barriere "bordo ponte" la disposizione di dettaglio delle armature del cordolo di fondazione delle barriere ed il relativo dimensionamento dovranno essere compatibili e coerenti con lo specifico dispositivo di attacco previsto dalle barriere di sicurezza effettivamente approvvigionate. altresì l'appaltatore dovrà verificare preventivamente che le barriere da approvvigionare non richiedano un elemento di fondazione con caratteristiche di resistenza del calcestruzzo superiori a quelle previste in progetto; l'eventuale adozione di una classe di resistenza maggiore sarà a cura e onere dello stesso.

	DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA – CATANIA – PALERMO NUOVO COLLEGAMENTO PALERMO – CATANIA TRATTA CALTANISSETTA XIRBI – NUOVA ENNA (LOTTO 4A) RELAZIONE TECNICA					
	NV01 Relazione tecnica e di tracciamento	COMMESSA RS3U	LOTTO 40 D 29	CODIFICA RH	DOCUMENTO NV0100 001	REV. C

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

f) in corrispondenza degli attraversamenti pedonali la barriera di sicurezza deve essere interrotta prevedendo gli opportuni terminali semplici o speciali di ingresso e di uscita (DM 21-06-2004 e DM 25-08-2004)

g) la estensione della barriera di sicurezza deve essere sempre tale da consentire la possibilità di accesso nelle zone terminali dei marciapiedi (pedonali o di servizio) con un varco minimo di 1.50 m.

h) nell'installazione sono tollerate piccole variazioni rispetto a quanto indicato nel certificato di prova della barriera effettivamente approvvigionata, in accordo con l'art.5 delle "istruzioni tecniche per la progettazione, l'omologazione e l'impiego dei dispositivi di ritenuta nelle costruzioni stradali" allegate al D.M. 21/06/2004. in ogni caso "alla fine della posa in opera dei dispositivi, dovrà essere effettuata una verifica in contraddittorio da parte della ditta installatrice, e da parte del committente, ..." verifica risultante da un certificato di corretta posa in opera del dispositivo di ritenuta (DM 21/06/2004 art. 5.).

Le tipologie di barriere sono state definite secondo i parametri indicati nella normativa e secondo quanto prescritto dal Manuale RFI di cui si riporta un estratto di seguito.

Manuale di progettazione delle opere civili – Parte II sezione 2 PONTI E STRUTTURE


Intersezione dei tracciati (cavalcaferrovia)

Le barriere dovranno rispettare i dispositivi di cui al Decreto Ministero Infrastrutture e Trasporti 21 giugno 2004 e dovranno essere del tipo "bordo ponte" di classe H4 e con livello di contenimento LC= 724,6 KJ (ai sensi della UNI EN 1317).

Lo sviluppo longitudinale della barriera dovrà essere esteso al di là delle campate di scavalco ferroviarie per una lunghezza non inferiore a 20 metri per lato e comunque l'estesa complessiva della stessa non dovrà essere inferiore a quella utilizzata nelle prove di omologazione.

Manuale di progettazione delle opere civili – Parte II sezione 3 CORPO STRADALE

Parallelismo dei tracciati

	DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA – CATANIA – PALERMO NUOVO COLLEGAMENTO PALERMO – CATANIA TRATTA CALTANISSETTA XIRBI – NUOVA ENNA (LOTTO 4A) RELAZIONE TECNICA					
	NV01 Relazione tecnica e di tracciamento	COMMESSA RS3U	LOTTO 40 D 29	CODIFICA RH	DOCUMENTO NV0100 001	REV. C

Essendo L la larghezza di un fascia di terreno interposta tra bordo della carreggiata e bordo manufatto (ciglio della trincea o del fosso di guardia), ed essendo H il dislivello tra P.F. e Piano Strada:

$H \leq 3.00$ e $0.00m \leq L < 16.50m$: Stretto affiancamento

In tal caso la ferrovia si trova in una posizione di poco superiore o inferiore a quella stradale. Tra il bordo stradale e il bordo del manufatto ferroviario non vi è lo spazio necessario per modellare il terreno al fine di realizzare una via di fuga per i veicoli sviati.

In tal caso se la sede stradale si trova in posizione superiore alla sede ferroviaria devono essere adottate barriere stradali di classe H4B, tipo bordo laterale o bordo ponte a seconda delle caratteristiche dell'infrastruttura stradale.

Se la sede stradale si trova in posizione non superiore alla sede ferroviaria, devono essere adottate barriere stradali con livello di contenimento adeguato alle caratteristiche dell'infrastruttura stradale, secondo la tabella seguente:

Tipologia stradale	Categoria di barriera
Autostrade (A) e strade extraurbane principali	H4b
Strade extraurbane secondarie (C) e strade urbane di scorrimento (D)	H3
Strade urbane di quartiere (E) e strade locali (F)	H2

$H \leq 3.00$ e $L \geq 16.50$: Normale affiancamento

In tal caso la ferrovia si trova ancora in una posizione altimetrica suscettibile di rischio d'invasione da parte di veicoli sviati, ma tra il bordo stradale e il bordo del manufatto ferroviario vi è uno spazio sufficiente per modellare il terreno al fine di realizzare una via di fuga per i veicoli sviati.

	DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA – CATANIA – PALERMO NUOVO COLLEGAMENTO PALERMO – CATANIA TRATTA CALTANISSETTA XIRBI – NUOVA ENNA (LOTTO 4A) RELAZIONE TECNICA					
	NV01 Relazione tecnica e di tracciamento	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.
	RS3U	40 D 29	RH	NV0100 001	C	31 di 34

Il valore limite di $L = 16.50$ m e l'elemento separatore tra le condizioni di stretto e normale affiancamento. In corrispondenza di tale valore limite è possibile realizzare la minima modellazione del terreno necessaria e sufficiente a non porre in opera barriere di sicurezza stradali e reti di protezione dalla caduta o dal lancio di oggetti di piccole dimensioni.

$H > 3.00$ e L e $0.00m \leq L < 16.50m$: Stretto affiancamento

In tal caso la ferrovia si trova in una posizione altimetrica non suscettibile di rischio d'invasione da parte di veicoli sviati, poiché il paramento del rilevato ferroviario o il relativo muro di contenimento costituiscono di per se elementi di contenimento.

Si può ragionevolmente escludere che sussistano problematiche di affiancamento concernenti la ferrovia. Tali problematiche afferiscono piuttosto all'esigenza di garantire l'incolumità degli automobilisti.

Tuttavia la fascia di terreno interposta tra bordo stradale e bordo manufatto ferroviario non è sufficiente per realizzare una modellazione del terreno che permetta di far ridurre la velocità degli automezzi senza rischio per i conducenti.

Pertanto tra muro e sede stradale o tra rilevato e sede stradale occorrerà prevedere la posa di una barriera di sicurezza che, conformemente a quanto stabilito dalla norma di legge in vigore, sia del tipo "bordo laterale», di classe idonea alla tipologia di strada e di traffico, nonché caratterizzata da Indice ASI minore o uguale ad 1.

$H > 3.00$ m e $L \geq 6.00$ m: Normale affiancamento.

In tal caso la ferrovia si trova, come nel punto C), in una posizione altimetrica non suscettibile di rischio d'invasione da parte di veicoli sviati; ma si possono distinguere le seguenti due casistiche:

Rilevato non delimitato da muri

Rilevato delimitato da muri

Rilevato non delimitato da muri

La larghezza della fascia di terreno interposta tra bordo stradale e bordo manufatto ferroviario è sufficiente per realizzare una modellazione del terreno che permetta di far ridurre la velocità degli

	DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA – CATANIA – PALERMO NUOVO COLLEGAMENTO PALERMO – CATANIA TRATTA CALTANISSETTA XIRBI – NUOVA ENNA (LOTTO 4A) RELAZIONE TECNICA					
NV01 Relazione tecnica e di tracciamento	COMMESSA RS3U	LOTTO 40 D 29	CODIFICA RH	DOCUMENTO NV0100 001	REV. C	FOGLIO 32 di 34

automezzi senza rischio per i conducenti, poiché il paramento del rilevato ferroviario può esserne considerato parte integrante.

Il valore limite di $L = 6.00$ m e l'elemento separatore tra le condizioni di stretto e normale affiancamento. In corrispondenza di tale valore limite è possibile realizzare la minima modellazione dei terreni necessaria e sufficiente a non porre in opera barriere di sicurezza stradali. Essa consiste, come nel suesposto caso B), nella successione di cunetta e rilevato, in modo che i veicoli sviati possano fermarsi per inerzia senza incontrare ostacoli, senza rovesciarsi e senza correre il rischio di coinvolgere altri automezzi presenti sulla carreggiata stradale.

Per $L > 6.00$ m l'affiancamento tenderà, con l'aumento della distanza tra sede stradale e sede ferroviaria, ad essere sempre più modesto. Il criterio da seguire per configurare la fascia di separazione rimane comunque il medesimo. Anche in questo caso, qualora la conformazione della fascia di interposizione non consentisse la realizzazione della modellazione su esposta (per la presenza di ostacoli non eliminabili, come essenze arboree pregiate, preesistenze tutelate, ecc.) e non permettesse di garantire l'incolumità degli automobilisti, deve essere prevista la posa di una barriera di sicurezza stradale.

Tale barriera, conformemente a quanto stabilito dalla norma di legge in vigore, deve essere del tipo "bordo laterale", di classe idonea alla tipologia di strada e di traffico, nonché caratterizzata da Indice ASI minore o uguale ad 1. Qualora la realizzazione della modellazione del terreno non fosse economicamente conveniente rispetto alla posa di una barriera di sicurezza, si può ricorrere alla sola installazione di una barriera stradale di sicurezza.

Rilevato delimitato da muri

In tal caso occorrerà necessariamente prevedere la posa di una barriera di sicurezza stradale, come previsto nel punto C). Solo per fasce di terreno di larghezze equiparabili a quelle esaminate nel suesposto punto B) si può pensare di realizzare delle modellazioni che permettano di non utilizzare barriere di sicurezza stradale. Tuttavia considerazioni di questo tipo investono anche questioni di convenienza economica e non solo di sicurezza dell'infrastruttura ferroviaria.

	DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA – CATANIA – PALERMO NUOVO COLLEGAMENTO PALERMO – CATANIA TRATTA CALTANISSETTA XIRBI – NUOVA ENNA (LOTTO 4A) RELAZIONE TECNICA					
	NV01 Relazione tecnica e di tracciamento	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.
	RS3U	40 D 29	RH	NV0100 001	C	33 di 34

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 (D.L. n° 285 del 30/04/1992 e s.m.i.).

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.

Il Regolamento di Esecuzione ed Attuazione, ovvero il D.P.R. n° 495 del 16/12/1992, modificato ed integrato dal D.P.R. n° 610 del 16/09/1996, dall'articolo 77 all'83 contiene le prescrizioni generali e più in dettaglio indicazioni sui colori, sulla visibilità dei segnali, sulla dimensione e i formati, sull'installazione, sui sostegni e supporti e infine in merito ai pannelli integrativi.

Il Disciplinare Tecnico (D.M. ex LL. PP. del 31/03/1995) definisce i requisiti tecnici qualitativi e quantitativi che obbligatoriamente le pellicole retroriflettenti sono chiamate a rispettare.

La Circolare dell'ex Ministero dei Lavori Pubblici (n° 3652/1344) ha definito obbligatoria la conformità dei prodotti finiti utilizzati per la realizzazione della segnaletica verticale stradale (in particolare le pellicole).

In campo europeo, la normativa si è sviluppata a partire dalla Direttiva CEE 89/106 del 21 dicembre 1988 sui prodotti da costruzione, recepita in Italia con il D.P.R. n° 246 del 21 aprile 1993.

Per quanto riguarda le modalità di realizzazione e posa della segnaletica orizzontale il riferimento è il Regolamento di Esecuzione ed Attuazione, ovvero il D.P.R. n° 495 del 16/12/1992, modificato ed integrato dal D.P.R. n° 610 del 16/09/1996. All'art. 137 del D.P.R. n° 495 del 1992 è riportato in particolare che tutti i segnali devono essere realizzati con materiali che permettano la loro visibilità sia di giorno che di notte anche in presenza di pioggia o con fondo stradale bagnato e che garantiscano adeguate condizioni di antiscivolosità.

Per quanto concerne le caratteristiche fotometriche, colorimetriche e di durata, nonché i metodi di misura si rimanda alla norma tecnica europea EN 1436 contenente i requisiti tecnici qualitativi e quantitativi richiesti ai materiali utilizzati per la segnaletica orizzontale.

	DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA – CATANIA – PALERMO NUOVO COLLEGAMENTO PALERMO – CATANIA TRATTA CALTANISSETTA XIRBI – NUOVA ENNA (LOTTO 4A) RELAZIONE TECNICA					
NV01 Relazione tecnica e di tracciamento	COMMESSA RS3U	LOTTO 40 D 29	CODIFICA RH	DOCUMENTO NV0100 001	REV. C	FOGLIO 34 di 34

La segnaletica riportata negli elaborati grafici “Planimetria segnaletica e barriere di sicurezza” daRS3U.4.0.D.29.P7.NV.01.0.0.003.A. è indicativa e rappresenta un requisito minimo da garantire.

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