

VELOCIZZAZIONE DELLA LINEA ROMA – PESCARA
RADDOPPIO FERROVIARIO
TRATTE INTERPORTO D’ABRUZZO – MANOPPELLO e MANOPPELLO – SCAFA
LOTTO 1 e LOTTO 2
Progetto di fattibilità tecnico economica

Richiesta di integrazioni/chiarimenti del
Comitato Speciale
Consiglio Superiore lavori Pubblici

Registro ufficiale n. 0000022 del 03/01/2022

ANNESSE 12
RISCONTRO AI PUNTI
- 11 DELL’ALLEGATO A _ LOTTO 1
- 11 DELL’ALLEGATO A _ LOTTO 2

Classe d'uso

Il PFTE relativo ai lotti 1 e 2 della Pescara – Roma è stato sviluppato nel rispetto della norma vigente per le costruzioni (NTC 2018 e relativa circolare applicativa 2019) e del Manuale di Progettazione RFI.

In particolare, secondo la norma italiana di seguito meglio dettagliata e secondo il MDP RFI, la scelta della Classe d'uso (e del relativo Coefficiente d'uso cu) per le reti ferroviarie è limitata alle sole classi II, III e IV in funzione della strategicità dell'infrastruttura per la gestione dello stato emergenziale che può prodursi in caso di interruzione del servizio a seguito di un evento sismico; dal manuale si evince:

TIPO DI COSTRUZIONE ⁽¹⁾	Vita Nominale V _N [Anni] ⁽²⁾
OPERE NUOVE SU INFRASTRUTTURE FERROVIARIE PROGETTATE CON LE NORME VIGENTI PRIMA DEL DM 14.01.2008 A VELOCITÀ CONVENZIONALE (V<250 Km/h)	50
ALTRE OPERE NUOVE A VELOCITÀ V<250 Km/h	75
ALTRE OPERE NUOVE A VELOCITÀ V ≥ 250 km/h	100
OPERE DI GRANDI DIMENSIONI: PONTI E VLADOTTI CON CAMPATE DI LUCE MAGGIORE DI 150 m	≥ 100 ⁽³⁾
(1) – La stessa V _N si applica anche ad apparecchi di appoggio, coprigiunti e impermeabilizzazione delle stesse opere.	
(2) - Da definirsi per il singolo progetto a cura di FERROVIE.	

Tab. 2.5.1.1.1-1 – Vita nominale delle infrastrutture ferroviarie

TIPO DI COSTRUZIONE	Classe d'uso ⁽¹⁾	Coefficiente d'uso [CU] ⁽²⁾
FABBRICATI APPARTENENTI ALL'ELENCO A AI SENSI DEL DPCM 3685/2003	IV	2
GRANDI STAZIONI	IV	2
FABBRICATI APPARTENENTI ALL'ELENCO B AI SENSI DEL DPCM 3685/2003	III	1.5
OPERE D'ARTE DEL SISTEMA DI GRANDE VIABILITÀ FERROVIARIA ⁽³⁾	III	1.5
ALTRE OPERE D'ARTE, FABBRICATI NON RIENTRANTI NELLE CLASSI D'USO III E IV	II	1
(1) Qualora una costruzione sia interferente con un'altra infrastruttura di cui all'elenco A del DPCM 3685 del 2003 o all'elenco B del DPCM 3685 del 2003 dovrà essere presa in conto la più alta tra la classe d'uso assegnata alla costruzione attraverso la presente tabella e quella dell'infrastruttura con cui si realizza l'interferenza.		
(2) Ricadono in classe d'uso IV le opere d'arte nuove ricadenti nelle tratte di nodo di collegamento delle grandi stazioni con il sistema di grande viabilità ferroviaria		

Tali indicazioni sono in linea con la norma che recita:

- **Classe II:** “... Ponti, opere infrastrutturali, reti viarie non ricadenti in Classe d'uso III o in Classe d'uso IV, reti ferroviarie la cui interruzione non provochi situazioni di emergenza...”;
- **Classe III:** “... Ponti e reti ferroviarie la cui interruzione provochi situazioni di emergenza...”;
- **Classe IV:** “... Reti viarie di tipo A o B, di cui al DM 5/11/2001, n. 6792, “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade”, e di tipo C quando appartenenti ad itinerari di collegamento tra capoluoghi di provincia non altresì serviti da strade di tipo A o B. Ponti e reti ferroviarie di importanza critica per il mantenimento delle vie di comunicazione, particolarmente dopo un evento sismico. ...”.

Per la definizione delle infrastrutture ferroviarie strategiche ai sensi dell'Ordinanza OPCM 3274/2003 ed OPCM 3685/2003, si fa riferimento all'elenco delle linee e delle tratte ferroviarie facenti parte del "Sistema di Grande Viabilità Ferroviaria" comunicato dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria (RFI) al Capo del Dipartimento della Protezione (nota RFI-AD/A0011/P2010/0001374 del 30.12.2010).

La tratta in oggetto non rientra in tale elenco e pertanto ne è scaturita la scelta della classe d'uso II.

Si fa peraltro presente che il Dipartimento della Protezione Civile ha già individuato come opera strategica, per le finalità di protezione civile nell'area in esame, l'adiacente asse autostradale A25 (cfr. art. 1, comma 183 della Legge n°228 del 24.12.2012 pubblicata sul Supplemento ordinato della GU n°302 del 29.12.2012).

In merito all'assegnazione della classe d'uso IV, si ritiene che la stessa non possa essere assegnata alle opere ferroviarie in oggetto in quanto la strategicità in base alla quale si assegna tale classe d'uso è riferita alla gestione delle emergenze da parte della protezione civile in caso di calamità e non alla strategicità in termini trasportistici del relativo investimento.

Posto quanto sopra, tuttavia, si segnala la più ampia disponibilità a valutare prima dell'avvio delle attività negoziali, qualora fosse comunque garantita la copertura economica, l'utilizzo di un coefficiente d'uso pari a 1,5 (classe d'uso III) in quanto si ritiene che la nuova linea in progetto possa, in una accezione più ampia, far parte del "Sistema di grande viabilità" come descritto nel Manuale di Progettazione delle Opere Civili –Ponti e Strutture - RFI DTC SI MA IFS 001 E del 31.12.2020.