

COMMITTENTE:



DIREZIONE LAVORI:



APPALTATORE:



PROGETTAZIONE:

MANDATARIA:

MANDANTI:



IL DIRETTORE DELLA PROGETTAZIONE:

Ing. L. LACOPO

Responsabile integrazione fra le varie prestazioni specialistiche



## PROGETTO ESECUTIVO

**ITINERARIO NAPOLI – BARI  
RADDOPPIO TRATTA CANCELLO - BENEVENTO  
II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO – VITULANO  
2° SUBLOTTO TELESE – SAN LORENZO**

RELAZIONE

VIABILITÀ

NV05

Viabilità dal km 31+800 al km 32+300

Relazione tecnica sulle barriere di sicurezza

APPALTATORE		SCALA:
IL DIRETTORE TECNICO		
Geom. M. FERRONI		-

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

IF2R 22 E ZZ RH NV0500 003 B

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	EMISSIONE	D. Ceraudo	29/04/21	G. Gramolini	30/04/21	A. Rezzi	30/04/21	IL PROGETTISTA L. LACOPO  15/10/21
B	EMISSIONE A SEGUITO DI ISTRUTTORIA	D. Ceraudo	14/10/21	G. Gramolini	14/10/21	A. Rezzi	14/10/21	

File: IF2R.2.2.E.ZZ.RH.NV.05.0.0.003.B.docx

n. Elab.:

APPALTATORE: <b>Consorzio Telese Società Consortile a Responsabilità Limitata</b>	<b>ITINERARIO NAPOLI – BARI RADDOPPIO TRATTA CANCELLO-BENEVENTO II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO – VITULANO 2° SUBLOTTO TELESE – SAN LORENZO</b>					
PROGETTAZIONE: <u>Mandatario:</u> <b>SYSTRA S.A.</b> <u>Mandante:</u> <b>SWS Engineering S.p.A.</b> <b>SYSTRA-SOTECNI S.p.A.</b>	<b>PROGETTO ESECUTIVO</b>					
<b>Relazione tecnica sulle barriere di sicurezza IF2R.2.2.E.ZZ.RH.NV.05.0.0.003.B.DOCX</b>	COMMESSA IF2R	LOTTO 2.2.E.ZZ	CODIFICA RH	DOCUMENTO NV.05.0.0.004	REV. B	FOGLIO 2 di 27

## INDICE

<b>1</b>	<b><i>PREMESSA.....</i></b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b><i>SCOPO DEL DOCUMENTO .....</i></b>	<b>6</b>
<b>3</b>	<b><i>NORMATIVE DI RIFERIMENTO .....</i></b>	<b>7</b>
<b>4</b>	<b><i>INDIVIDUAZIONE TIPO E CLASSE DELLE BARRIERE DI SICUREZZA .....</i></b>	<b>11</b>
<b>5</b>	<b><i>INDIVIDUAZIONE DELLE ZONE DA PROTEGGERE .....</i></b>	<b>17</b>
<b>6</b>	<b><i>LUNGHEZZE DI INSTALLAZIONE.....</i></b>	<b>18</b>
<b>7</b>	<b><i>INDIVIDUAZIONE DELLA LARGHEZZA OPERATIVA.....</i></b>	<b>19</b>
<b>8</b>	<b><i>TRANSIZIONI.....</i></b>	<b>20</b>
<b>9</b>	<b><i>TERMINALI .....</i></b>	<b>22</b>
<b>10</b>	<b><i>MODALITÀ DI INSTALLAZIONE DELLE BARRIERE BORDO LATERALE..</i></b>	<b>23</b>
<b>10.1</b>	<b><i>CRITERI PER LA DEFINIZIONE DELLA MODALITÀ DI INSTALLAZIONE .....</i></b>	<b>23</b>
<b>10.1.1</b>	<b><i>VERIFICA DELL'INFISSIONE.....</i></b>	<b>23</b>
<b>10.1.2</b>	<b><i>VERIFICA GEOMETRICA.....</i></b>	<b>23</b>
<b>11</b>	<b><i>MODALITÀ DI INSTALLAZIONE DELLE BARRIERE BORDO OPERA .....</i></b>	<b>25</b>
<b>11.1</b>	<b><i>CRITERI PER LA DEFINIZIONE DELLA MODALITÀ DI INSTALLAZIONE .....</i></b>	<b>25</b>
<b>11.2</b>	<b><i>INSTALLAZIONE SU NUOVE OPERE D'ARTE .....</i></b>	<b>25</b>
<b>11.3</b>	<b><i>INSTALLAZIONE IN CORRISPONDENZA DI GIUNTI DA PONTE.....</i></b>	<b>25</b>

APPALTATORE: <u>Consorzio Telese Società Consortile a Responsabilità Limitata</u>	<b>ITINERARIO NAPOLI – BARI RADDOPPIO TRATTA CANCELLO-BENEVENTO II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO – VITULANO 2° SUBLOTTO TELESE – SAN LORENZO</b>					
PROGETTAZIONE: <u>Mandatario:</u> <u>Mandante:</u> <b>SYSTRA S.A.    SWS Engineering S.p.A.    SYSTRA-SOTECNI S.p.A.</b>	<b>PROGETTO ESECUTIVO</b>					
<b>Relazione tecnica sulle barriere di sicurezza IF2R.2.2.E.ZZ.RH.NV.05.0.0.003.B.DOCX</b>	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	IF2R	2.2.E.ZZ	RH	NV.05.0.0.004	B	3 di 27

## 1 **PREMESSA**

Gli interventi oggetto del presente progetto s’inseriscono nell’ambito della riqualificazione delle relazioni trasportistiche dell’asse trasversale Napoli – Benevento – Foggia – Bari. Tali interventi sono finalizzati a dare adeguata risposta alle mutate esigenze di mobilità dei viaggiatori e delle merci, e costituiscono un elemento fondamentale per lo sviluppo dell’intero meridione, per una sua migliore integrazione economica e sociale nel Paese ed in Europa.

In tal senso la realizzazione dell’alta capacità Napoli – Bari, unitamente all’attivazione del sistema ferroviario dell’alta velocità Roma – Napoli, favorirà l’integrazione dell’infrastruttura ferroviaria del Sud – Est con le Diretrici di collegamento al Nord del Paese e con l’Europa, a sostegno dello sviluppo socio-economico del Mezzogiorno, riconnettendo due aree, quella campana e quella pugliese.

La riqualificazione e lo sviluppo dell’itinerario Napoli – Bari prevede interventi di raddoppio delle tratte ferroviarie a singolo binario e varianti rispetto agli attuali tracciati, perseguendo, con visione di sistema, la scelta delle migliori soluzioni in grado di assicurare la velocizzazione dei collegamenti e l’aumento dell’offerta di trasporto ferroviaria, elevando l’efficacia dell’infrastruttura esistente, attraverso l’aumento dell’accessibilità al servizio nelle aree attraversate.

Gli obiettivi perseguiti dal complesso degli interventi compresi nell’itinerario possono essere sintetizzati nel:

- miglioramento della competitività del trasporto su ferro attraverso l’incremento dei livelli prestazionali, comparabili con il trasporto su gomma, allo stato più attrattivo (circa 3h), ed un significativo recupero dei tempi di percorrenza;
- miglioramento dell’integrazione della rete ferroviaria di Sud – Est con il sistema AV/AC, con conseguente aumento generalizzato dell’offerta del servizio ferroviario nell’intero Mezzogiorno;
- miglioramento dell’integrazione della tratta ferroviaria con le strutture dedicate all’intermodalità e alla logistica, con conseguente aumento delle quote di trasporto merci su rotaia, in coerenza con il sistema di nodi (es. piattaforme intermodali, porti) previsti nel nuovo assetto della rete TEN-T.

Per la riqualificazione dell’intero itinerario Napoli – Bari, è necessaria la realizzazione di alcuni interventi, che riguardano in particolare le seguenti tratte funzionali:

- Tratta Napoli – Canello – Variante di Acerra
- Tratta Canello – Benevento
- Tratta Apice – Orsara di Puglia
- Tratta Orsara di Puglia – Bovino – Cervaro di Foggia
- Bretella di Foggia

APPALTATORE: <b>Consorzio Telese Società Consortile a Responsabilità Limitata</b>	<b>ITINERARIO NAPOLI – BARI RADDOPPIO TRATTA CANCELLO-BENEVENTO II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO – VITULANO 2° SUBLOTTO TELESE – SAN LORENZO</b>					
PROGETTAZIONE: Mandataria: <b>SYSTRA S.A.</b> Mandante: <b>SWS Engineering S.p.A.</b> SYSTRA-SOTECNI S.p.A.	<b>PROGETTO ESECUTIVO</b>					
<b>Relazione tecnica sulle barriere di sicurezza IF2R.2.2.E.ZZ.RH.NV.05.0.0.003.B.DOCX</b>	COMMESSA <b>IF2R</b>	LOTTO <b>2.2.E.ZZ</b>	CODIFICA <b>RH</b>	DOCUMENTO <b>NV.05.0.0.004</b>	REV. <b>B</b>	FOGLIO <b>4 di 27</b>

Il tracciato di variante si estende per 30,387 km con una velocità di tracciato di 180 km/h, tranne che per due tratti a 160 km/h rispettivamente di circa 1.7 km nella zona di Amorosi e di circa 300 m prima dell'allaccio alla Linea Storica lato Vitulano, mentre nella tratta compresa tra le fermate di Solopaca e S. Lorenzo Maggiore la velocità di tracciato è innalzata a 200 km/h.

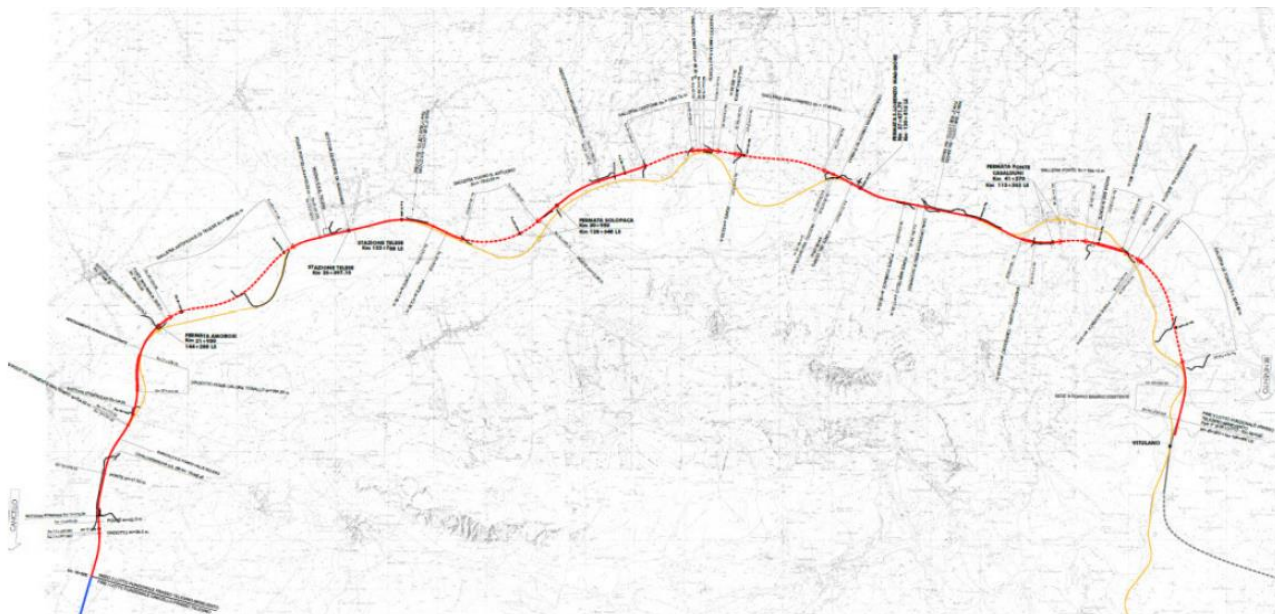


Figura 1: Corografia della Tratta Frasso Telesino - Vitulano

In sintesi l'intervento è composto da:

- il raddoppio del binario in parte in affiancamento, in parte in variante;
- le nuove fermate di Amorosi, Solopaca, San Lorenzo Maggiore, Ponte Casalduni comprensive di due marciapiedi da m 300 con sottopassaggio pedonale;
- la nuova stazione di Telese dotata di due marciapiedi da m 400 con sottopassaggio e comprensiva di:
  - quattro comunicazioni P/D a 60km/h;
  - due binari di precedenza con itinerari in deviata a 60 km/h;
  - modulo di stazione a 750 m;
- il nuovo PC di San Lorenzo Maggiore con comunicazioni a 60 km/h.

L'intervento risulta suddiviso in 3 lotti funzionali in relazione ai tratti in cui l'infrastruttura dialoga con gli impianti esistenti di Telese e San Lorenzo:

- **Lotto 1:** Frasso-Telese (circa 11 km) dal km 16+500 fino all'impianto di Telese;
- **Lotto 2:** Telese-San Lorenzo (circa 11 km) dall'Impianto di Telese fino all'impianto del PC di San Lorenzo;

APPALTATORE: <b>Consorzio Telese Società Consortile a Responsabilità Limitata</b>	<b>ITINERARIO NAPOLI – BARI RADDOPPIO TRATTA CANCELLO-BENEVENTO II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO – VITULANO 2° SUBLOTTO TELESE – SAN LORENZO</b>					
PROGETTAZIONE: <u>Mandatario:</u> <u>Mandante:</u> <b>SYSTRA S.A.    SWS Engineering S.p.A.    SYSTRA-SOTECNI S.p.A.</b>	<b>PROGETTO ESECUTIVO</b>					
<b>Relazione tecnica sulle barriere di sicurezza IF2R.2.2.E.ZZ.RH.NV.05.0.0.003.B.DOCX</b>	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	IF2R	2.2.E.ZZ	RH	NV.05.0.0.004	B	5 di 27

- **Lotto 3:** San Lorenzo-Vitulano (circa 8 km) dall'impianto del PC di San Lorenzo fino a fine intervento.

Oggetto di questo Appalto e della presente Relazione è il solo intervento relativo al 2° lotto funzionale Telese-S.Lorenzo.

In tale ambito, sono previsti i seguenti interventi:

- adeguamento delle viabilità esistenti interferite dalla nuova linea ferroviaria;
- realizzazione di deviazioni provvisorie;
- adeguamento delle viabilità esistenti per il collegamento della rete stradale alle stazioni/fermate previste in progetto;
- realizzazione di nuove viabilità per il collegamento della rete stradale con le aree di soccorso/sicurezza previste in progetto.

APPALTATORE: <b>Consorzio Telese Società Consortile a Responsabilità Limitata</b>	<b>ITINERARIO NAPOLI – BARI RADDOPPIO TRATTA CANCELLO-BENEVENTO II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO – VITULANO 2° SUBLOTTO TELESE – SAN LORENZO</b>					
PROGETTAZIONE: <u>Mandatario:</u> <u>Mandante:</u> <b>SYSTRA S.A.    SWS Engineering S.p.A.    SYSTRA-SOTECNI S.p.A.</b>	<b>PROGETTO ESECUTIVO</b>					
<b>Relazione tecnica sulle barriere di sicurezza IF2R.2.2.E.ZZ.RH.NV.05.0.0.003.B.DOCX</b>	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	IF2R	2.2.E.ZZ	RH	NV.05.0.0.004	B	6 di 27

## **2 SCOPO DEL DOCUMENTO**

La presente relazione è relativa all'installazione delle barriere di sicurezza all'interno della progettazione della viabilità NV05 – Viabilità dal km 31+800 al km 32+300a. Le modalità progettuali previste per la tale intervento sono molto diversificate tra di loro, in funzione di molteplici fattori, quali ad esempio:

- Ambito di intervento (urbano o extraurbano);
- Classificazione dell'asse stradale oggetto di intervento in relazione all'ambito ed alle dimensioni dei flussi di traffico che quotidianamente lo impegnano;
- Presenza di intersezioni con altre viabilità e relativa tipologia o necessità di prevederne di nuove per migliorare il livello di servizio e di sicurezza del tratto;
- Morfologia del territorio e contestualizzazione programmatico-ambientale dell'ambito di intervento

La presente relazione descrive le modalità tecniche e le scelte effettuate per la progettazione delle barriere di sicurezza stradali da prevedere lungo i bordi laterali, sulle opere d'arte e nei punti che necessitano di una specifica protezione per la presenza di ostacoli laterali.

Il progetto di installazione dei dispositivi di sicurezza è costituito, oltre che dalla presente relazione tecnica, anche da elaborati quali planimetrie e particolari, compresi comunque nel progetto esecutivo generale.

APPALTATORE: <b>Consorzio Telese Società Consortile a Responsabilità Limitata</b>	<b>ITINERARIO NAPOLI – BARI RADDOPPIO TRATTA CANCELLO-BENEVENTO II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO – VITULANO 2° SUBLOTTO TELESE – SAN LORENZO</b>					
PROGETTAZIONE: Mandatario: <b>SYSTRA S.A.</b> Mandante: <b>SWS Engineering S.p.A.</b> SYSTRA-SOTECNI S.p.A.	<b>PROGETTO ESECUTIVO</b>					
Relazione tecnica sulle barriere di sicurezza IF2R.2.2.E.ZZ.RH.NV.05.0.0.003.B.DOCX	COMMESSA IF2R	LOTTO 2.2.E.ZZ	CODIFICA RH	DOCUMENTO NV.05.0.0.004	REV. B	FOGLIO 7 di 27

### 3 **NORMATIVE DI RIFERIMENTO**

Le fonti normative e/o riferimenti di letteratura tecnica di settore a cui si è fatto riferimento per la progettazione delle barriere di sicurezza sono le seguenti:

#### **Leggi e Decreti**

- D.M. LL.PP. n. 223 d.d. 18/02/1992 *“Regolamento istruzioni tecniche per la progettazione, l'omologazione e l'impiego delle barriere stradali di sicurezza”*;
- D.LGS. n. 285 d.d. 30/04/1992 *“Nuovo Codice della Strada”*;
- D.P.R. 16-12-1992 n. 495 e s.m.i.: *“Regolamento di esecuzione e di attuazione del Codice della Strada”*;
- DM 05-11-01, n. 6792 e s.m.i.: *“Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade”*;
- DM 19-04-06 *“Norme funzionali e Geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali”*, pubblicato sulla G.U. n. 170 del 24-07-06;
- D.M. II.TT. 28-06-2011 *“Disposizioni sull'uso e l'installazione dei dispositivi di ritenuta stradale”*;
- D.M. II.TT. d.d. 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”*;
- *“Linee guida per la sicurezza nell'affiancamento strada-ferrovia”*, codice documento: XXXX000IFNRCE.00.000070.
- D.M. 01/04/2019 *“Dispositivi stradali di sicurezza per i motociclisti (DSM)”*

#### **Circolari**

- Circolare del Ministero dei Trasporti N. 62032 del 21-07-2010 *“Uniforme applicazione delle norme in materia di progettazione, omologazione e impiego dei dispositivi di ritenuta nelle costruzioni stradali”*;
- Circolare del Ministero dei Trasporti N. 80173 del 05-10-2010 *“Omologazione dei dispositivi di ritenuta nelle costruzioni stradali. Aggiornamento norme comunitarie UNI EN 1317, parti 1, 2 e 3 in ambito nazionale”*;
- Circolare del Ministero dei Trasporti N. 104862 del 15-11-2007 *“Scadenza della validità delle omologazioni delle barriere di sicurezza rilasciate ai sensi delle norme antecedenti il D.M. 21.06.2004”*.

APPALTATORE: <b>Consorzio Telese Società Consortile a Responsabilità Limitata</b>	<b>ITINERARIO NAPOLI – BARI RADDOPPIO TRATTA CANCELLO-BENEVENTO II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO – VITULANO 2° SUBLOTTO TELESE – SAN LORENZO</b>					
PROGETTAZIONE: <u>Mandatario:</u> <b>SYSTRA S.A.</b> <u>Mandante:</u> <b>SWS Engineering S.p.A.</b> <b>SYSTRA-SOTECNI S.p.A.</b>	<b>PROGETTO ESECUTIVO</b>					
<b>Relazione tecnica sulle barriere di sicurezza IF2R.2.2.E.ZZ.RH.NV.05.0.0.003.B.DOCX</b>	COMMESSA IF2R	LOTTO 2.2.E.ZZ	CODIFICA RH	DOCUMENTO NV.05.0.0.004	REV. B	FOGLIO 8 di 27

### Norme Europee

- UNI EN 1317-1:2010 – Sistemi di ritenuta stradali – Terminologia e criteri generali per i metodi di prova;
- UNI EN 1317-2:2010 – Sistemi di ritenuta stradali – Classi di prestazione, criteri di accettazione delle prove d'urto e metodi di prova per le barriere di sicurezza inclusi i parapetti veicolari;
- UNI EN 1317-3:2010 – Sistemi di ritenuta stradali – Classi di prestazione, criteri di accettabilità basati sulla prova di impatto e metodi di prova per attenuatori d'urto [13];
- EN 1317-4:2012 - Road restraint systems - Part 4: Performance classes, impact test acceptance criteria and test methods for transitions and removable barrier sections – DRAFT;
- UNI EN 1317-5:2008 – Barriere di sicurezza stradali – Requisiti di prodotto e valutazione di conformità per sistemi di trattenimento veicoli;
- Norma europea armonizzata UNI EN 1317-5:2007+A1:2008 (*Barriere di sicurezza stradali - Parte 5: requisiti di prodotto e valutazione di conformità per sistemi di trattenimento veicoli*).

### Letteratura tecnica:

- Quaderno Tecnici Volume 6 “*Dispositivi di ritenuta stradale*”, ANAS 2019
- RFI – Manuale di Progettazione delle Opere Civili – Parte II.
- Decreto dirigenziale relativo all'aggiornamento delle istruzioni tecniche inerenti all'uso e l'installazione dei dispositivi di ritenuta stradale. Numero di notifica: 2014/483/I, trasmesso alla Commissione Europea il 6/10/2014: pur non essendo stato ancora emanato nell'ordinamento giuridico nazionale, ma avendo ottenuto il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, reso con voto n. 14/2013 nell'adunanza del febbraio 2014, si ritiene che tale documento possa essere utilmente preso quale “riferimento tecnico” per le parti non trattate e/o non in contrasto con il vigente DM 21/06/04.

Ad integrazione dell'apparato normativo citato, in relazione a quegli aspetti tecnici per i quali lo stesso non è in grado di fornire un adeguato supporto, si è fatto riferimento alla documentazione bibliografica consolidata ed alle specifiche e pubblicazioni delle Società di produzione di barriere di sicurezza.

Occorre specificare che l'aggiornamento della normativa europea avvenuto nel 2010 non è stato ancora “formalmente” recepito dalla normativa nazionale (come esplicitamente indicato nella circolare ministeriale sopra citata del 5/10/2010). Tuttavia tali norme sono invece cogenti per i Laboratori di Prova Europei accreditati in base alla UNI CEI EN ISO /IEC 17025:2005 e quindi i



APPALTATORE: <b>Consorzio Telese Società Consortile a Responsabilità Limitata</b>	<b>ITINERARIO NAPOLI – BARI RADDOPPIO TRATTA CANCELLO-BENEVENTO II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO – VITULANO 2° SUBLOTTO TELESE – SAN LORENZO</b>					
PROGETTAZIONE: <u>Mandatario:</u> <b>SYSTRA S.A.</b> <u>Mandante:</u> <b>SWS Engineering S.p.A.</b> <b>SYSTRA-SOTECNI S.p.A.</b>	<b>PROGETTO ESECUTIVO</b>					
<b>Relazione tecnica sulle barriere di sicurezza IF2R.2.2.E.ZZ.RH.NV.05.0.0.003.B.DOCX</b>	COMMESSA <b>IF2R</b>	LOTTO <b>2.2.E.ZZ</b>	CODIFICA <b>RH</b>	DOCUMENTO <b>NV.05.0.0.004</b>	REV. <b>B</b>	FOGLIO <b>9 di 27</b>

rapporti di prova delle barriere di sicurezza sono redatti in conformità alle UNI EN 1317 parti 1 e 2 del 2010, le quali hanno introdotto una diversa terminologia in relazione alle caratteristiche prestazionali dei dispositivi ed in merito alla quale è assolutamente necessario esporre alcune precisazioni.

In particolare ci si riferisce alla definizione di **larghezza operativa (W)**, che nella precedente versione, così come anche chiarito da un parere espresso in merito dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, era da assegnarsi considerando, in fase dinamica, il valore maggiore tra la posizione laterale massima della barriera e quella del veicolo.

La versione attuale ha invece introdotto la seguente distinzione: la **larghezza operativa (W)** è riferita ora alla massima posizione laterale di una qualunque parte della barriera, mentre la massima posizione laterale del veicolo è rappresentata dal parametro intrusione del veicolo pesante (VI).

Quindi, per chiarezza di esposizione, per tutto quanto di seguito si utilizzeranno le definizioni aggiornate di larghezza operativa (W) e intrusione del veicolo (VI), schematizzate nella figura seguente.

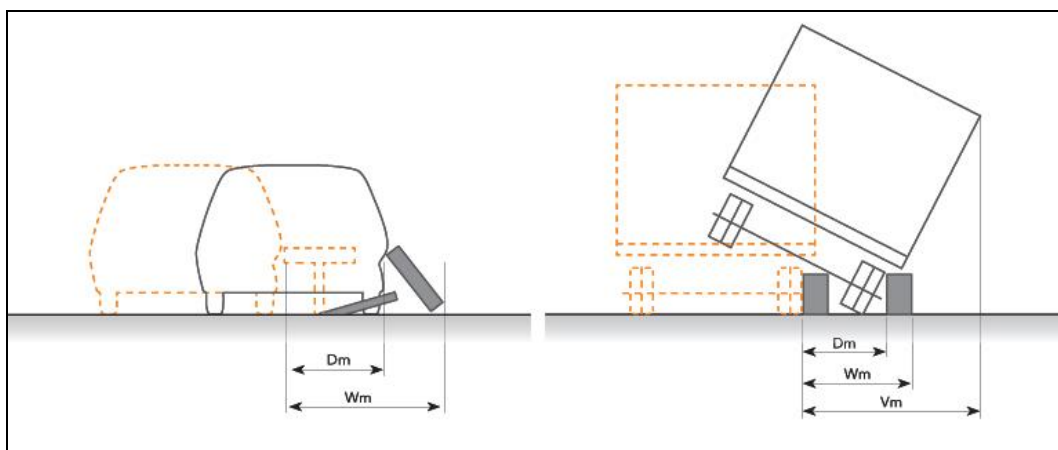


Figura 2: Definizione di VI e W in base alla norma UNI EN 1317:2-2010

Questi parametri sono di fondamentale importanza per una scelta adeguata dei dispositivi di ritenuta, in quanto forniscono una descrizione precisa delle geometrie di deformazione del sistema in seguito ad un urto, ed in particolare degli spostamenti trasversali degli elementi della barriera e del veicolo. La deformazione delle barriere di sicurezza deve infatti essere compatibile con lo spazio disponibile dietro il sistema.

Riassumendo quindi:

- La deflessione dinamica (D) è definita come il massimo spostamento dinamico trasversale del fronte di contenimento.

APPALTATORE: <b>Consorzio Telese Società Consortile a Responsabilità Limitata</b>	<b>ITINERARIO NAPOLI – BARI RADDOPPIO TRATTA CANCELLO-BENEVENTO II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO – VITULANO 2° SUBLOTTO TELESE – SAN LORENZO</b>					
PROGETTAZIONE: <u>Mandatario:</u> <u>Mandante:</u> <b>SYSTRA S.A.    SWS Engineering S.p.A.    SYSTRA-SOTECNI S.p.A.</b>	<b>PROGETTO ESECUTIVO</b>					
<b>Relazione tecnica sulle barriere di sicurezza IF2R.2.2.E.ZZ.RH.NV.05.0.0.003.B.DOCX</b>	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	IF2R	2.2.E.ZZ	RH	NV.05.0.0.004	B	10 di 27

- La larghezza operativa (W) è definita come la posizione iniziale del fronte del sistema di contenimento e la massima posizione dinamica laterale di qualsiasi componente principale del sistema.
- L'intrusione del veicolo (VI), tipica degli autocarri, misura la distanza tra la posizione iniziale del fronte lato strada della barriera di sicurezza e la massima posizione dinamica laterale di qualsiasi componente principale del veicolo.

APPALTATORE: <b>Consorzio Telese Società Consortile a Responsabilità Limitata</b>	<b>ITINERARIO NAPOLI – BARI RADDOPPIO TRATTA CANCELLO-BENEVENTO II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO – VITULANO 2° SUBLOTTO TELESE – SAN LORENZO</b>					
PROGETTAZIONE: Mandatario: <b>SYSTRA S.A.</b> Mandante: <b>SWS Engineering S.p.A.</b> SYSTRA-SOTECNI S.p.A.	<b>PROGETTO ESECUTIVO</b>					
Relazione tecnica sulle barriere di sicurezza IF2R.2.2.E.ZZ.RH.NV.05.0.0.003.B.DOCX	COMMESSA IF2R	LOTTO 2.2.E.ZZ	CODIFICA RH	DOCUMENTO NV.05.0.0.004	REV. B	FOGLIO 11 di 27

#### 4 INDIVIDUAZIONE TIPO E CLASSE DELLE BARRIERE DI SICUREZZA

Con riferimento alla Normativa vigente, di seguito si riprendono alcune delle principali note tecniche e tabelle del D.M. 21/06/2004, sulla base delle quali sono state effettuate le scelte progettuali delle barriere di sicurezza.

La prima scelta da affrontare riguarda la definizione della classe minima dei dispositivi di ritenuta nelle diverse situazioni: essa è fissata dal D.M. 21.6.2004 ed avviene in funzione della loro destinazione ed ubicazione, della tipologia e delle caratteristiche della strada, nonché del traffico da cui la stessa sarà interessata.

La Norma prevede una classificazione del tipo di traffico, da I a III, in relazione al volume (TGM) ed alla relativa percentuale di mezzi pesanti (Art.5 D.M. 2004). Tale classificazione è riportata nella tabella seguente:

Tipo traffico	TGM	% Veicoli con massa >3,5t
I	≤1000	Qualsiasi
I	>1000	≤5
II	>1000	5<n≤15
III	>1000	>15

Dove, nello specifico si intende per TGM il traffico giornaliero medio annuale nei due sensi di marcia.

In mancanza di dati di traffico di dettaglio, per la portata veicolare al termine della vita utile è stata presa a riferimento la portata di servizio (per corsia) corrispondente al LoS richiesto per una strada di tipo F urbana indicata nel D.M. 05/11/2001, pari a PS = 800 autov. equiv/h x corsia.

La portata oraria effettiva è stata ricavata utilizzando una percentuale di veicoli pesanti p=15.00% e un coefficiente di equivalenza tra autoveicoli e veicoli commerciali pari a n=2.5 (ambiente di localizzazione della strada ondulato). La portata nell'ora di punta al termine della vita utile è pertanto:

$$V = \frac{2PS}{[1 + p(n - 1)]} = \frac{2 \times 800}{[1 + 0.15 \times (2.5 - 1)]} \cong 1306 \text{ veic/h}$$

Il TGM a fine vita utile si ricava invertendo la relazione tra questo e la portata oraria nell'ora di punta:

APPALTATORE: <b>Consorzio Telese Società Consortile a Responsabilità Limitata</b>	<b>ITINERARIO NAPOLI – BARI RADDOPPIO TRATTA CANCELLO-BENEVENTO II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO – VITULANO 2° SUBLOTTO TELESE – SAN LORENZO</b>												
PROGETTAZIONE: Mandataria:      Mandante: <b>SYSTRA S.A.      SWS Engineering S.p.A.      SYSTRA-SOTECNI S.p.A.</b>	<b>PROGETTO ESECUTIVO</b>												
<b>Relazione tecnica sulle barriere di sicurezza IF2R.2.2.E.ZZ.RH.NV.05.0.0.003.B.DOCX</b>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">COMMESSA</td> <td style="text-align: center;">LOTTO</td> <td style="text-align: center;">CODIFICA</td> <td style="text-align: center;">DOCUMENTO</td> <td style="text-align: center;">REV.</td> <td style="text-align: center;">FOGLIO</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">IF2R</td> <td style="text-align: center;">2.2.E.ZZ</td> <td style="text-align: center;">RH</td> <td style="text-align: center;">NV.05.0.0.004</td> <td style="text-align: center;">B</td> <td style="text-align: center;">12 di 27</td> </tr> </table>	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO	IF2R	2.2.E.ZZ	RH	NV.05.0.0.004	B	12 di 27
COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO								
IF2R	2.2.E.ZZ	RH	NV.05.0.0.004	B	12 di 27								

$$V = \frac{c \times TGM}{phf} \text{ (veic/h)}$$

in cui c è il fattore di conversione da TGM a V (c = 0.08) e phf il fattore dell'ora di punta (phf = 0.85). Risulta:

$$TGM_{fin} = 13\ 876 \text{ veic/giorno}$$

Il TGM attuale può essere infine ricavato invertendo la seguente formula:

$$TGM_{fin} = TGM_{attuale} \cdot (1 + r)^n$$

Dove r è il tasso di crescita annuo previsto (nel caso specifico, assunto pari al 3%) ed n sono la vita utile dell'infrastruttura (nel caso in esame, pari a 20 anni). Si desume quindi che:

$$TGM_{attuale} = 7683 \text{ veic/giorno}$$

Le classi minime delle barriere di sicurezza da impiegare in funzione del tipo di strada, della precedente classificazione del traffico e della destinazione della barriera (Art 5 D.M. 2004) sono riepilogate nella seguente tabella:

Tipo strada	Tipo traffico	Barriere spartitraffico	Barriere bordo laterale	Barriere bordo ponte
Autostrade (A) e strade extraurbane principali	I	H2	H1	H2
	II	H3	H2	H3
	III	H3-H4	H2-H3	H3-H4
Strade extraurbane secondarie (C) e strade urbane di scorrimento (D)	I	H1	N2	H2
	II	H2	H1	H2
	III	H2	H2	H3
Strade urbane di quartiere (E) e strade locali (F)	I	H2	N1	H2
	II	H1	N2	H2
	III	H1	H1	H2

APPALTATORE: <b>Consorzio Telese Società Consortile a Responsabilità Limitata</b>	<b>ITINERARIO NAPOLI – BARI RADDOPPIO TRATTA CANCELLO-BENEVENTO II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO – VITULANO 2° SUBLOTTO TELESE – SAN LORENZO</b>					
PROGETTAZIONE: Mandatario: <b>SYSTRA S.A.</b> Mandante: <b>SWS Engineering S.p.A.</b> SYSTRA-SOTECNI S.p.A.	<b>PROGETTO ESECUTIVO</b>					
<b>Relazione tecnica sulle barriere di sicurezza IF2R.2.2.E.ZZ.RH.NV.05.0.0.003.B.DOCX</b>	COMMESSA IF2R	LOTTO 2.2.E.ZZ	CODIFICA RH	DOCUMENTO NV.05.0.0.004	REV. B	FOGLIO 13 di 27

Nello specifico caso l'asse stradale in oggetto è definito come una viabilità a destinazione particolare, i cui parametri per i criteri di verifica sono stati assimilati ad una F locale urbana. Ciò che tuttavia condiziona maggiormente la scelta dei dispositivi di ritenuta in questo caso non è in particolare la classificazione della viabilità o i suoi flussi di traffico, quanto piuttosto il fatto che essa si affianchi alla linea ferroviaria di progetto. In tal senso, è opportuno richiamare quanto prescritto da RFI nel Manuale di progettazione delle opere civili – Parte II sezione 3.

### **Parallelismo dei tracciati**

Essendo L la larghezza di una 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, si distinguono i seguenti casi (classi di affiancamento A, B, C e D):

#### **A. $H \leq 3.00$ 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.

Inoltre deve essere posta in opera una rete di protezione per il contenimento di piccoli oggetti che dovessero fuoriuscire dagli automezzi o per la deterrenza di atti di vandalismo.

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:

<b>Tipologia stradale</b>	<b>Categoria di barriera</b>
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

#### **B. $H \leq 3.00$ 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.

APPALTATORE: <b>Consorzio Telese Società Consortile a Responsabilità Limitata</b>	<b>ITINERARIO NAPOLI – BARI RADDOPPIO TRATTA CANCELLO-BENEVENTO II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO – VITULANO 2° SUBLOTTO TELESE – SAN LORENZO</b>					
PROGETTAZIONE: Mandatario: <b>SYSTRA S.A.</b> Mandante: <b>SWS Engineering S.p.A.</b> SYSTRA-SOTECNI S.p.A.	<b>PROGETTO ESECUTIVO</b>					
<b>Relazione tecnica sulle barriere di sicurezza IF2R.2.2.E.ZZ.RH.NV.05.0.0.003.B.DOCX</b>	COMMESSA <b>IF2R</b>	LOTTO <b>2.2.E.ZZ</b>	CODIFICA <b>RH</b>	DOCUMENTO <b>NV.05.0.0.004</b>	REV. <b>B</b>	FOGLIO <b>14 di 27</b>

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.

**C.  $H > 3.00$  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 sé 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.

**D.  $H > 3.00$  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 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 susposto 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.

APPALTATORE: <b>Consorzio Telese Società Consortile a Responsabilità Limitata</b>	<b>ITINERARIO NAPOLI – BARI RADDOPPIO TRATTA CANCELLO-BENEVENTO II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO – VITULANO 2° SUBLOTTO TELESE – SAN LORENZO</b>					
PROGETTAZIONE: <u>Mandatario:</u> <u>Mandante:</u> <b>SYSTRA S.A.    SWS Engineering S.p.A.    SYSTRA-SOTECNI S.p.A.</b>	<b>PROGETTO ESECUTIVO</b>					
<b>Relazione tecnica sulle barriere di sicurezza IF2R.2.2.E.ZZ.RH.NV.05.0.0.003.B.DOCX</b>	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	IF2R	2.2.E.ZZ	RH	NV.05.0.0.004	B	15 di 27

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. In particolare, secondo quanto detto in precedenza, in coerenza con le normative vigenti, sono state applicate barriere H1BL ove necessarie e barriere H4BL con rete metallica di protezione nei tratti in affiancamento strada-ferrovia. Nelle tabelle seguenti sono riportate le classi minimi richieste e le classi adottate tenendo conto, in maniera congiunta, sia della normativa nazionale che delle prescrizioni del Manuale di progettazione RFI. Oltre alle barriere di sicurezza sono state previste le barriere salva motociclisti secondo il DM 01/04/2019. Non avendo attualmente a disposizione i dati di traffico si sono considerati valori di TGM medi.

In base a quanto visto in precedenza, si ritiene corretto ed ammissibile prevedere l'installazione delle seguenti classe di barriere:

APPALTATORE: <b>Consorzio Telese Società Consortile a Responsabilità Limitata</b>	<b>ITINERARIO NAPOLI – BARI RADDOPPIO TRATTA CANCELLO-BENEVENTO II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO – VITULANO 2° SUBLOTTO TELESE – SAN LORENZO</b>					
PROGETTAZIONE: <u>Mandatario:</u> <u>Mandante:</u> <b>SYSTRA S.A.    SWS Engineering S.p.A.    SYSTRA-SOTECNI S.p.A.</b>	<b>PROGETTO ESECUTIVO</b>					
<b>Relazione tecnica sulle barriere di sicurezza IF2R.2.2.E.ZZ.RH.NV.05.0.0.003.B.DOCX</b>	COMMESSA IF2R	LOTTO 2.2.E.ZZ	CODIFICA RH	DOCUMENTO NV.05.0.0.004	REV. B	FOGLIO 16 di 27

Classi minime D.M. 21/06/2004			LATO	Classe adottata
Tipo di strada	TGM [veicoli/giorno]	Classe minima		
Strada Urbana Locale (F) - rilevati	III	H1 Bordo laterale	SX	H2 Bordo laterale
Strada Urbana Locale (F) – opera d'arte	III	H2 Bordo ponte	SX	H2 Bordo ponte
Strada Urbana Locale (F) - rilevati	III	H1 Bordo laterale	DX	H2 Bordo laterale
Strada Urbana Locale (F) - rilevati	III	H1 Bordo laterale	DX	H3 Bordo laterale
Strada Urbana Locale (F) - rilevati	III	H1 Bordo laterale	DX	H4B Bordo laterale
Strada Urbana Locale (F) – opera d'arte	III	H2 Bordo ponte	DX	H3 Bordo ponte



APPALTATORE: <b>Consorzio Telese Società Consortile a Responsabilità Limitata</b>	<b>ITINERARIO NAPOLI – BARI RADDOPPIO TRATTA CANCELLO-BENEVENTO II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO – VITULANO 2° SUBLOTTO TELESE – SAN LORENZO</b>					
PROGETTAZIONE: <u>Mandatario:</u> <u>Mandante:</u> <b>SYSTRA S.A.    SWS Engineering S.p.A.    SYSTRA-SOTECNI S.p.A.</b>	<b>PROGETTO ESECUTIVO</b>					
<b>Relazione tecnica sulle barriere di sicurezza IF2R.2.2.E.ZZ.RH.NV.05.0.0.003.B.DOCX</b>	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	<b>IF2R</b>	<b>2.2.E.ZZ</b>	<b>RH</b>	<b>NV.05.0.0.004</b>	<b>B</b>	<b>17 di 27</b>

## **5 INDIVIDUAZIONE DELLE ZONE DA PROTEGGERE**

Si è fatto riferimento a quanto previsto dal D.M. 21/06/2004 – “*Allegato: Istruzioni Tecniche per la progettazione, omologazione e l’impiego dei dispositivi di ritenuta nelle costruzioni stradali*” e, nello specifico alle indicazioni riportate all’art.3 – Individuazione delle zone da proteggere. In particolare:

- I margini di tutte le opere d’arte all’aperto: l’estensione della barriera deve essere protesa oltre le dimensioni dell’opera da proteggere fin dove non sussistano più le condizioni che ne richiedono la protezione.
- Il margine stradale in rilevato dove il dislivello tra il colmo dell’arginello ed il piano campagna è maggiore o uguale a 1m, avendo adottato pendenze delle scarpate pari a 2/3.
- Gli ostacoli fissi (frontali o laterali) che potrebbero costituire un pericolo per l’utenza stradale in caso di urto (pile di viadotti, rocce affioranti, opere di drenaggio laterale non attraversabili, alberature, pali di illuminazione e supporti della segnaletica non cedevoli.

Le protezioni dovranno essere effettuate per un’estensione almeno pari a quella indicata nel certificato CE e/o di omologazione, ponendone uno sviluppo almeno pari a 2/3 prima dell’ostacolo da proteggere, integrando lo stesso dispositivo con eventuali ancoraggi o elementi terminali indicati nel certificato.

In merito a quest’ultimo punto, occorre dapprima distinguere tra tipologie di ostacoli e di seguito stabilire le opportune distanze dalla barriera di sicurezza cui posizionarli.

In merito alla consistenza degli ostacoli, riferimenti sono riportati sia nel DM 5/11/01 dove, al paragrafo 4.3.7, è indicata la necessità di adottare maggiorazione dei margini in presenza di barriere antirumore, pali di illuminazione e portali per segnaletica, sia nella Istruzioni [16] in cui è specificato che i sostegni dei segnali con momento di plasticizzazione alla base non superiore a 5.7 KNm possono essere considerati cedibili e pertanto non soggetti all’obbligo di protezione.

Alla luce di quanto sopra i sostegni di segnaletica verticale con tubolari  $\Phi$  60 mm singoli o a cavalletto, sono stati considerati ostacoli leggeri non in grado di influenzare significativamente il funzionamento delle barriere in caso d’urto e che, se rotti a seguito dell’urto, non creano rilevanti danni per perdita di funzionalità e non sono in grado di costituire seri pericoli né per l’utenza stradale, né per l’utenza esterna. Pertanto, in loro corrispondenza non è stata prevista una apposita protezione e, nel caso siano previsti dispositivi per altre esigenze (in rilevato o opere d’arte) in corrispondenza di tale segnaletica si è mantenuto il tipo e la classe di barriera corrente, indipendentemente dalla distanza esistente tra questa e l’ostacolo.

APPALTATORE: <b>Consorzio Telese Società Consortile a Responsabilità Limitata</b>	<b>ITINERARIO NAPOLI – BARI RADDOPPIO TRATTA CANCELLO-BENEVENTO II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO – VITULANO 2° SUBLOTTO TELESE – SAN LORENZO</b>					
PROGETTAZIONE: <u>Mandatario:</u> <u>Mandante:</u> <b>SYSTRA S.A.    SWS Engineering S.p.A.    SYSTRA-SOTECNI S.p.A.</b>	<b>PROGETTO ESECUTIVO</b>					
<b>Relazione tecnica sulle barriere di sicurezza IF2R.2.2.E.ZZ.RH.NV.05.0.0.003.B.DOCX</b>	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	<b>IF2R</b>	<b>2.2.E.ZZ</b>	<b>RH</b>	<b>NV.05.0.0.004</b>	<b>B</b>	<b>18 di 27</b>

## **6    LUNGHEZZE DI INSTALLAZIONE**

In base al DM 21/06/04 le protezioni devono in ogni caso essere effettuate per una estensione almeno pari a quella installata nella prova al vero, integrando il dispositivo con i terminali semplici indicati nel certificato di prova.

Il principio fondamentale del funzionamento del dispositivo di ritenuta è legato all'innescò della catena cinematica tra gli elementi longitudinali costituenti la barriera. Tale funzionamento è garantito proprio dalla posa di un tratto di dispositivo avente come minimo una lunghezza pari a quella di funzionamento riportata nel relativo certificato di omologazione.

Quando non è possibile installare un dispositivo con una lunghezza minima pari a quella effettivamente testata (per esempio ponti o ponticelli aventi lunghezze in alcuni casi sensibilmente inferiori all'estensione minima del dispositivo), è possibile installare una estensione di dispositivo inferiore a quella effettivamente testata, provvedendo però a raggiungere la estensione minima attraverso un dispositivo diverso (per esempio testato con pali infissi nel terreno), ma di pari classe di contenimento (o di classe ridotta - H3 –nel caso di affiancamento a barriere bordo ponte di classe H4) garantendo inoltre la continuità strutturale. L'estensione minima che il tratto di dispositivo "misto" dovrà raggiungere sarà costituita dalla maggiore delle lunghezze prescritte nelle omologazioni dei due tipi di dispositivo da impiegare.

Nel progetto in esame sono previsti dei tratti di barriere di estensione inferiore alla minima testata e, tuttavia, le barriere complessivamente rispettano quanto appena descritto in merito al sistema "misto", garantendo in questo modo quanto richiesto dalla normativa vigente.

APPALTATORE: <b>Consorzio Telese Società Consortile a Responsabilità Limitata</b>	<b>ITINERARIO NAPOLI – BARI RADDOPPIO TRATTA CANCELLO-BENEVENTO II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO – VITULANO 2° SUBLOTTO TELESE – SAN LORENZO</b>					
PROGETTAZIONE: <u>Mandatario:</u> <u>Mandante:</u> <b>SYSTRA S.A.    SWS Engineering S.p.A.    SYSTRA-SOTECNI S.p.A.</b>	<b>PROGETTO ESECUTIVO</b>					
<b>Relazione tecnica sulle barriere di sicurezza IF2R.2.2.E.ZZ.RH.NV.05.0.0.003.B.DOCX</b>	COMMESSA IF2R	LOTTO 2.2.E.ZZ	CODIFICA RH	DOCUMENTO NV.05.0.0.004	REV. B	FOGLIO 19 di 27

## 7 INDIVIDUAZIONE DELLA LARGHEZZA OPERATIVA

La classificazione dei livelli di larghezza operativa e relative larghezze di funzionamento (UNI EN 1317) sono, invece, riportate nella tabella che segue:

<b>CLASSI DI LIVELLI DI LARGHEZZA OPERATIVA</b>	<b>LIVELLI DI LARGHEZZA OPERATIVA (m)</b>
W1	$W \leq 0.6$
W2	$W \leq 0.8$
W3	$W \leq 1.0$
W4	$W \leq 1.3$
W5	$W \leq 1.7$
W6	$W \leq 2.1$
W7	$W \leq 2.5$
W8	$W \leq 3.5$

La definizione di questa caratteristica della barriera di sicurezza risulta fondamentale ai fini di un suo corretto funzionamento. Occorre infatti che nei tratti di installazione della stessa, a tergo del ciglio strada sia lasciato libero da ogni ostacolo che possa interferire con la sua deformazione.

APPALTATORE: <b>Consorzio Telese Società Consortile a Responsabilità Limitata</b>	<b>ITINERARIO NAPOLI – BARI RADDOPPIO TRATTA CANCELLO-BENEVENTO II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO – VITULANO 2° SUBLOTTO TELESE – SAN LORENZO</b>					
PROGETTAZIONE: <u>Mandatario:</u> <u>Mandante:</u> <b>SYSTRA S.A.    SWS Engineering S.p.A.    SYSTRA-SOTECNI S.p.A.</b>	<b>PROGETTO ESECUTIVO</b>					
<b>Relazione tecnica sulle barriere di sicurezza IF2R.2.2.E.ZZ.RH.NV.05.0.0.003.B.DOCX</b>	COMMESSA <b>IF2R</b>	LOTTO <b>2.2.E.ZZ</b>	CODIFICA <b>RH</b>	DOCUMENTO <b>NV.05.0.0.004</b>	REV. <b>B</b>	FOGLIO <b>20 di 27</b>

## **8    TRANSIZIONI**

In merito agli elementi di transizione previsti fra barriere di classi differenti, è opportuno sottolineare che essi andranno correttamente dimensionati in relazione alle tipologie specifiche di barriere che saranno adottate. Si riportano di seguito comunque i criteri generali fondamentali affinché ciò avvenga.

Ai sensi del D.M. 21/06/2004 le transizioni sono considerate “punti singolari” per cui è possibile adottare soluzioni difformi da quelle previste nei rapporti di prova delle barriere. Analogamente, le transizioni non sono prodotti soggetti a prova o a marcatura CE ma sono elementi di raccordo tra dispositivi diversi. La loro unica funzione è quella di garantire il graduale passaggio tra rigidità differenti e la continuità strutturale.

Per la progettazione delle transizioni delle barriere di sicurezza l'unico riferimento tecnico attualmente disponibile è la norma europea ENV 1317-4 e successive modificazioni, citata sia nel D.M. 21/06/2004 sia nel D.D. di aggiornamento del 2014 approvato dalla Commissione Europea. Tuttavia, trattandosi originariamente di una norma volontaria e attualmente di un progetto di norma sperimentale, non è cogente e, pertanto, non è vincolante ai fini della progettazione.

Di seguito si riporta comunque una sintesi dei criteri di maggior importanza per la loro progettazione:

- il collegamento tra gli elementi longitudinali “resistenti” delle 2 barriere deve essere fatto per mezzo di elementi di raccordo inclinati sul piano verticale di non più dell'8% e non più di 5° sul piano orizzontale;
- si considerano elementi longitudinali "resistenti" la lama principale a tripla onda, l'eventuale lama secondaria sottostante o soprastante la lama principale, ed i profilati aventi funzione strutturale. Non sono considerati elementi strutturali "resistenti" i correnti superiori con esclusiva funzione di antiribaltamento (arretrato in modo sostanziale rispetto alla lama sottostante) ed i correnti inferiori pararuota;
- tutte le transizioni tra barriere metalliche di diverso tipo dovranno essere ottenute utilizzando i raccordi ed i pezzi speciali di giunzione previsti dal produttore, curando che non rimangano in alcun caso discontinuità tra gli elementi longitudinali che compongono le barriere;
- l'interruzione di elementi longitudinali secondari nelle zone di transizione dovrà avvenire mediante l'installazione dei terminali previsti dal produttore, avendo cura di arretrare l'elemento stesso rispetto all'allineamento degli elementi longitudinali continui principali, prima della sua interruzione;
- nel caso particolare di transizioni tra barriere che prevedono il corrente superiore e barriere che non lo prevedono quest'ultimo dovrà essere raccordato con un pezzo speciale

APPALTATORE: <b>Consorzio Telese Società Consortile a Responsabilità Limitata</b>	<b>ITINERARIO NAPOLI – BARI RADDOPPIO TRATTA CANCELLO-BENEVENTO II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO – VITULANO 2° SUBLOTTO TELESE – SAN LORENZO</b>					
PROGETTAZIONE: <u>Mandatario:</u> <u>Mandante:</u> <b>SYSTRA S.A.    SWS Engineering S.p.A.    SYSTRA-SOTECNI S.p.A.</b>	<b>PROGETTO ESECUTIVO</b>					
<b>Relazione tecnica sulle barriere di sicurezza IF2R.2.2.E.ZZ.RH.NV.05.0.0.003.B.DOCX</b>	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	IF2R	2.2.E.ZZ	RH	NV.05.0.0.004	B	21 di 27

terminale sagomato e vincolato al paletto della barriera senza corrente superiore ubicato al termine della transizione, a tergo della medesima;

- poiché dal punto di vista strutturale, il livello di contenimento della transizione è da considerare equivalente alla classe minore tra quelle delle due barriere accoppiate e la transizione stessa dovrà pertanto essere realizzata al di fuori del tratto ove si rende necessaria la protezione di classe maggiore.

APPALTATORE: <b>Consorzio Telese Società Consortile a Responsabilità Limitata</b>	<b>ITINERARIO NAPOLI – BARI RADDOPPIO TRATTA CANCELLO-BENEVENTO II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO – VITULANO 2° SUBLOTTO TELESE – SAN LORENZO</b>					
PROGETTAZIONE: <u>Mandatario:</u> <u>Mandante:</u> <b>SYSTRA S.A.    SWS Engineering S.p.A.    SYSTRA-SOTECNI S.p.A.</b>	<b>PROGETTO ESECUTIVO</b>					
<b>Relazione tecnica sulle barriere di sicurezza IF2R.2.2.E.ZZ.RH.NV.05.0.0.003.B.DOCX</b>	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	IF2R	2.2.E.ZZ	RH	NV.05.0.0.004	B	22 di 27

## 9 TERMINALI

Le interruzioni della continuità longitudinale delle barriere esposte al flusso di traffico dovranno essere dotate di un sistema terminale che prevenga, per quanto possibile, l'urto frontale dei veicoli contro la parte iniziale della barriera. Dovranno essere utilizzati i sistemi terminali previsti dal produttore ed indicati nei certificati di prova dei dispositivi. Nei casi di strade con traffico bidirezionale dovranno essere usati terminali inclinati verso l'esterno dell'arginello e con il nastro infisso nel terreno. Solo per carreggiate monodirezionali, e solo per la fine della barriera, può essere usato il terminale semplice "a manina".

APPALTATORE: <b>Consorzio Telese Società Consortile a Responsabilità Limitata</b>	<b>ITINERARIO NAPOLI – BARI RADDOPPIO TRATTA CANCELLO-BENEVENTO II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO – VITULANO 2° SUBLOTTO TELESE – SAN LORENZO</b>					
PROGETTAZIONE: <u>Mandatario:</u> <u>Mandante:</u> <b>SYSTRA S.A.    SWS Engineering S.p.A.    SYSTRA-SOTECNI S.p.A.</b>	<b>PROGETTO ESECUTIVO</b>					
<b>Relazione tecnica sulle barriere di sicurezza IF2R.2.2.E.ZZ.RH.NV.05.0.0.003.B.DOCX</b>	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	IF2R	2.2.E.ZZ	RH	NV.05.0.0.004	B	23 di 27

## **10 MODALITÀ DI INSTALLAZIONE DELLE BARRIERE BORDO LATERALE**

### **10.1 CRITERI PER LA DEFINIZIONE DELLA MODALITÀ DI INSTALLAZIONE**

Le prove d'urto di barriere da bordo laterale sono generalmente eseguite su terreni pianeggianti, con estensione dietro la barriera che, rispetto alle dimensioni della stessa, può essere considerata indefinita, caratterizzate da proprietà geotecniche elevate (generalmente terreni di classe A1a). Tali condizioni non sono quelle realizzabili in pratica (in particolare per quanto attiene alla possibilità di avere un'estensione indefinita di terreno a tergo della barriera) dove, oltre ad avere larghezze dell'arginello contenute, si hanno, generalmente, materiali con caratteristiche meccaniche diverse da quelle considerate nelle prove d'urto.

Appare quindi evidente la necessità di verificare che le modalità di installazione previste in progetto siano tali da garantire il corretto funzionamento dei dispositivi riproducendo, sotto entro determinati limiti, le condizioni della prova al vero.

Nel caso di installazione di barriere bordo laterale le verifiche da condurre sono di due tipi:

- Verifica di resistenza dell'infissione: si tratta di una verifica essenzialmente di natura geotecnica, mirante a determinare se il terreno risulti in grado di offrire una resistenza pari o maggiore a quella delle condizioni di riferimento;
- Verifica geometrica: si riferisce alla valutazione delle potenziali condizioni di rollo associabili ad un mezzo in svio date le dimensioni dello spazio sub-orizzontale del margine esterno (distanza tra il fronte barriera esposto al traffico ed il vertice della scarpata).

#### **10.1.1 VERIFICA DELL'INFISSIONE**

Per quanto concerne la verifica di natura geotecnica, essa è garantita non appena il dispositivo di ritenuta sia individuato fra quelli contrassegnati da apposita marcatura CE.

In particolare, nell'individuazione dello specifico dispositivo da installare, è necessario che esso sia identificato attraverso opportuno contrassegno, da apporre sulla barriera (almeno uno ogni 100 metri di installazione) o sul dispositivo, e riportante la denominazione della barriera o del dispositivo omologato, il numero di omologazione ed il nome del produttore. Una volta conseguita l'armonizzazione della norma EN 1317 e divenuta obbligatoria la marcatura CE, le informazioni da apporre sul contrassegno saranno quelle previste nella stessa norma EN 1317, parte 5.

#### **10.1.2 VERIFICA GEOMETRICA**

La verifica di natura geometrica è basata su considerazioni inerenti alla stabilità trasversale del veicolo impattante che, a seguito dell'urto, si può trovare a percorrere la scarpata del rilevato per effetto della presenza di un arginello di dimensioni ridotte rispetto alla deformazione sotto urto

APPALTATORE: <b>Consorzio Telese Società Consortile a Responsabilità Limitata</b>	<b>ITINERARIO NAPOLI – BARI RADDOPPIO TRATTA CANCELLO-BENEVENTO II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO – VITULANO 2° SUBLOTTO TELESE – SAN LORENZO</b>					
PROGETTAZIONE: <u>Mandatario:</u> <u>Mandante:</u> <b>SYSTRA S.A.    SWS Engineering S.p.A.    SYSTRA-SOTECNI S.p.A.</b>	<b>PROGETTO ESECUTIVO</b>					
<b>Relazione tecnica sulle barriere di sicurezza IF2R.2.2.E.ZZ.RH.NV.05.0.0.003.B.DOCX</b>	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	IF2R	2.2.E.ZZ	RH	NV.05.0.0.004	B	24 di 27

della barriera. La posizione del mezzo durante l'urto dipende, oltre che dalla configurazione della scarpata, dalla deformazione trasversale dinamica della barriera (la massima registrata durante la prova di crash) e dalla configurazione geometrica del mezzo impattante. Nella normativa attuale non vi sono prescrizioni specifiche in merito a tale aspetto; tuttavia nella letteratura tecnica di settore sono riscontrabili indicazioni che, sulla base di considerazioni legate all'angolo di rollio ed alla configurazione a ruote gemellate del mezzo pesante in fase di urto, stabiliscono che la larghezza del tratto sub-orizzontale dell'arginello debba essere almeno pari alla deformazione dinamica della barriera, ridotta di una certa quantità che, ad esempio, le Istruzioni fissano pari a 70 cm per le prove con veicoli pesanti e 20 cm per le prove con i veicoli leggeri.

Gli arginelli previsti nel presente progetto, in corrispondenza delle barriere hanno le seguenti larghezze:

- Arginello da 1,50 m con barriera H4B;

Considerando che la larghezza operativa delle barriere bordo laterale scelte nel progetto deve essere  $\leq 1,70$  m per le H4B, in riferimento a quanto soprariportato circa la riduzione della larghezza del tratto sub-orizzontale dell'arginello (dell'entità di 70 cm), le condizioni richieste risultano ampiamente soddisfatte.



APPALTATORE: <u>Consorzio Telese Società Consortile a Responsabilità Limitata</u>	<b>ITINERARIO NAPOLI – BARI RADDOPPIO TRATTA CANCELLO-BENEVENTO II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO – VITULANO 2° SUBLOTTO TELESE – SAN LORENZO</b>					
PROGETTAZIONE: <u>Mandatario:</u> <u>Mandante:</u> <b>SYSTRA S.A.    SWS Engineering S.p.A.    SYSTRA-SOTECNI S.p.A.</b>	<b>PROGETTO ESECUTIVO</b>					
<b>Relazione tecnica sulle barriere di sicurezza IF2R.2.2.E.ZZ.RH.NV.05.0.0.003.B.DOCX</b>	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	IF2R	2.2.E.ZZ	RH	NV.05.0.0.004	B	25 di 27

## **11 MODALITÀ DI INSTALLAZIONE DELLE BARRIERE BORDO OPERA**

### **11.1 CRITERI PER LA DEFINIZIONE DELLA MODALITÀ DI INSTALLAZIONE**

Le barriere bordo opera sono generalmente testate realizzando, nei campi prova, il vuoto a tergo del supporto: questo è infatti un requisito richiesto vincolante nella scelta dei dispositivi di ritenuta commerciali. Ne consegue che le verifiche di installazione saranno pertanto solo quelle relative a:

- Altezza del cordolo rispetto al piano viabile: le prove al vero sono in genere realizzate con cordolo a filo pavimentazione; tuttavia, in relazione anche alle indicazioni de DM 5/11/01, è possibile realizzare un'altezza fino a 7 cm, utile ai fini del convogliamento dell'acqua sui margini e tale da non inficiare le condizioni d'urto, essendo tale altezza generalmente inferiore a quella di uno pneumatico di veicolo leggero.
- Ancoraggi: sarà sufficiente verificare che siano realizzati in piena conformità alle specifiche del produttore desunte dal manuale d'installazione della barriera.
- Resistenza del cordolo: le caratteristiche di resistenza meccanica del cordolo dovranno essere pari o superiori a quelle del supporto della prova al vero: sulle nuove costruzioni tale circostanza non pone particolari problemi, e le verifiche relative alle azioni trasmesse alla struttura dalla barriera in caso di urto sono state valutate nelle relazioni di calcolo delle singole opere, alle quali si rimanda. Diverso sarebbe il caso di installazione su cordoli di opere esistenti, in cui deve essere valutata l'idoneità sia del cordolo che della struttura ed eventualmente previsti interventi di adeguamento localizzati di cui si darà conto nel seguito della presente relazione.

### **11.2 INSTALLAZIONE SU NUOVE OPERE D'ARTE**

Le barriere bordo opera su nuove opere d'arte, siano esse su viadotto o in testa muro, prevedono sempre la realizzazione di un cordolo in c.a. con  $R_{ck}$  40, di larghezza pari a 75 cm ed altezza, rispetto al piano viabile, di 7 cm.

Per le ragioni prima esposte non sono necessarie ulteriori verifiche, una volta che il dispositivo scelto da installare sia stato correttamente testato.

### **11.3 INSTALLAZIONE IN CORRISPONDENZA DI GIUNTI DA PONTE**

La presenza dei giunti di dilatazione in corrispondenza delle spalle dell'opera di scavalco, condiziona la barriera stradale che è installata su di esso. In particolare, essa dovrà essere dotata di un "pezzo speciale" che renda possibile il movimento del dispositivo di ritenuta conseguentemente alle dilatazioni termiche, garantendo contemporaneamente la continuità strutturale. In particolare:

APPALTATORE: <b>Consorzio Telese Società Consortile a Responsabilità Limitata</b>	<b>ITINERARIO NAPOLI – BARI RADDOPPIO TRATTA CANCELLO-BENEVENTO II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO – VITULANO 2° SUBLOTTO TELESE – SAN LORENZO</b>					
PROGETTAZIONE: <u>Mandatario:</u> <b>SYSTRA S.A.</b> <u>Mandante:</u> <b>SWS Engineering S.p.A.</b> <b>SYSTRA-SOTECNI S.p.A.</b>	<b>PROGETTO ESECUTIVO</b>					
<b>Relazione tecnica sulle barriere di sicurezza IF2R.2.2.E.ZZ.RH.NV.05.0.0.003.B.DOCX</b>	COMMESSA <b>IF2R</b>	LOTTO <b>2.2.E.ZZ</b>	CODIFICA <b>RH</b>	DOCUMENTO <b>NV.05.0.0.004</b>	REV. <b>B</b>	FOGLIO <b>26 di 27</b>

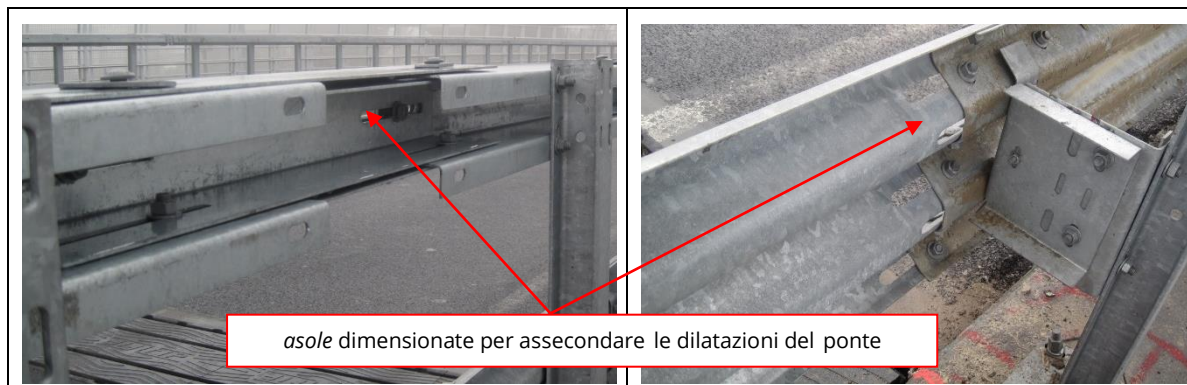
- i componenti longitudinali della barriera devono essere liberi di scorrere;
- gli ancoraggi della barriera al supporto di base non devono costituire un impedimento allo scorrimento.

Nel progetto delle barriere sui giunti non si tiene conto dei movimenti dovuti ad eventi sismici (che possono essere sia longitudinali che trasversali) che potranno quindi portare ad un danneggiamento localizzato delle barriere che dovranno essere poi ripristinate a seguito del sisma.

Su questo tipo di giunti tutti i componenti longitudinali devono essere dotati di elementi di raccordo di ampiezza sufficiente a permettere lo scorrimento richiesto.

Una volta effettuata la scelta dello specifico dispositivo di ritenuta da installare nel caso di progetto, sarà quindi opportuno realizzare un giunto nelle barriere che asseconi le deformazioni della struttura sottostante.

A titolo di esempio, si riporta qui di seguito una tipologia di giunto costituita da giunzioni bullonate munite di asole dimensionate per assecondare le dilatazioni di ciascun ponte fino ad un massimo di  $\pm 100$  mm.



Con questo sistema, i bulloni accoppiati alle asole devono essere serrati in modo calibrato, così da escludere attriti incompatibili con le escursioni del sistema. Pertanto, la coppia di serraggio da applicarsi è prevista che sia commisurata alle necessità d'impiego, attestandosi su valori bassi (inferiori del 70% al valore di serraggio nominale dichiarato dal produttore per quel tipo di bullone su giunzioni standard e in assenza di giunto). In queste circostanze, i bulloni richiederebbero l'impiego di un dado autobloccante, in modo da scongiurare il rischio di un graduale allentamento dell'accoppiamento.

Particolare attenzione deve essere prestata alla configurazione della giunzione bullonata. Sempre nell'esempio citato, la presenza delle asole indebolisce significativamente la zona di giunzione,

APPALTATORE: <b>Consorzio Telese Società Consortile a Responsabilità Limitata</b>	<b>ITINERARIO NAPOLI – BARI RADDOPPIO TRATTA CANCELLO-BENEVENTO II LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO – VITULANO 2° SUBLOTTO TELESE – SAN LORENZO</b>					
PROGETTAZIONE: <u>Mandatario:</u> <u>Mandante:</u> <b>SYSTRA S.A.    SWS Engineering S.p.A.    SYSTRA-SOTECNI S.p.A.</b>	<b>PROGETTO ESECUTIVO</b>					
<b>Relazione tecnica sulle barriere di sicurezza IF2R.2.2.E.ZZ.RH.NV.05.0.0.003.B.DOCX</b>	COMMESSA IF2R	LOTTO 2.2.E.ZZ	CODIFICA RH	DOCUMENTO NV.05.0.0.004	REV. B	FOGLIO 27 di 27

meno adatta a sopportare trazioni elevate e, soprattutto, più facilmente deformabile. Pertanto, conseguentemente all’impatto sussiste il rischio dello sfilamento dei bulloni dalla propria sede asolata, vanificando le prestazioni di contenimento del sistema. Pertanto, è indispensabile sopperire rinforzando la sezione, ad esempio con degli elementi “coprigiunto” ideati per impedire lo sfilamento dei bulloni e dare maggior rigidità al collegamento.



Particolare attenzione dovrà essere posta al posizionamento delle piastre di ancoraggio tra la barriera ed il cordolo che non devono essere mai posizionati a cavallo del giunto perché ne ostacolerebbero il libero movimento.

L’effettiva modalità di realizzazione del giunto dipende ovviamente dalle caratteristiche costruttive della barriera che sarà installata e pertanto, prima della fornitura delle barriere, il produttore delle barriere da bordo opera d’arte dovrà fornire il disegno costruttivo che intende realizzare da sottoporre all’approvazione della Direzione Lavori prima della fornitura delle barriere stesse.