

1	PREMESSA	3
2	RIFERIMENTI NORMATIVI PER LA PROGETTAZIONE STRADALE.....	4
3	CRITERI E CARATTERISTICHE PROGETTUALI.....	5
4	CLASSIFICAZIONE STRADALE E SEZIONI TIPO.....	6
5	CARATTERISTICHE GEOMETRICHE	7
5.1	ELEMENTI PLANIMETRICI.....	7
5.2	ELEMENTI ALTIMETRICI	7
6	INSCRIZIONE VEICOLO IN CURVA.....	8
7	PAVIMENTAZIONE STRADALE.....	9
8	BARRIERE DI SICUREZZA	9
9	SEGNALETICA.....	10
10	ALLEGATI: TABULATI TRACCIAMENTO	10

1 PREMESSA

Il presente documento si inserisce nell'ambito della redazione degli elaborati tecnici di progetto di fattibilità tecnica ed economica della realizzazione della nuova linea Alta Velocità Salerno- Reggio Calabria.

Tale intervento è necessario in quanto il nuovo collegamento consentirà di incrementare i livelli di accessibilità alla rete AV per diverse zone a elevata valenza territoriale quali il Cilento e il Vallo di Diano, la costa Jonica, l'alto e il basso Cosentino, l'area del Porto di Gioia Tauro e il Reggino, oltre che velocizzare anche collegamenti verso Potenza, verso la Sicilia, verso i territori della Calabria sul Mar Jonio (Sibari, Crotona) e verso Cosenza e, allo stesso tempo, contribuirà in maniera significativa al potenziamento dell'itinerario merci Gioia Tauro – Paola – Bari (corridoio Adriatico).

Nell'ambito del Progetto di fattibilità sono pertanto previsti interventi riferiti alle viabilità riguardanti:

- Adeguamento di viabilità esistenti interferite dalla nuova linea ferroviaria di progetto;
- Adeguamento/Modifica plano-altimetrico di viabilità ancora da realizzare (PE approvato) o di recente realizzazione;
- Realizzazione di deviazioni provvisorie;
- Ripristino/Adeguamento intersezioni esistenti, interferite dalla nuova linea ferroviaria di progetto e/o interessate dalla galleria ferroviaria interrata.
- Realizzazione di nuove viabilità per il collegamento della rete stradale esistente /di progetto alle fermate della linea ferroviaria di progetto;
- Viabilità di ricucitura per connessione fondi e piccole proprietà a carattere prevalentemente agricolo, a seguito di interferenze con la linea ferroviaria di progetto.

2 RIFERIMENTI NORMATIVI PER LA PROGETTAZIONE STRADALE

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

- D. L.vo 30/04/1992 n. 285: “Nuovo codice della strada”;
- D.P.R. 16/12/1992 n. 495: “Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo Codice della Strada”;
- D.M. 05/11/2001: “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade”;
- D.M. 22/04/2004: “Modifica del decreto 5 novembre 2001, n. 6792, recante «Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade»”;
- D.M. 19/04/2006: “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali”;
- D.M. 18/02/1992: “Regolamento recante istruzioni tecniche per la progettazione l'omologazione e l'impiego delle barriere stradali di sicurezza”;
- D.M. 03/06/1998: “Istruzioni tecniche sulla progettazione, omologazione ed impiego delle barriere di sicurezza stradale”;
- D.M. 21/06/2004: “Aggiornamento delle istruzioni tecniche per la progettazione, l'omologazione e l'impiego delle barriere stradali di sicurezza e le prescrizioni tecniche per le prove delle barriere di sicurezza stradale”;
- Circolare Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 21/07/2010: “Uniforme applicazione delle norme in materia di progettazione, omologazione e impiego dei dispositivi di ritenuta nelle costruzioni stradali”;
- Direttiva Ministero LL.PP. 24.10.2000: “Direttiva sulla corretta ed uniforme applicazione delle norme del Codice della Strada in materia di segnaletica e criteri per l’installazione e la manutenzione”;
- CNR - Bollettino Ufficiale - Norme Tecniche - Anno XXIX – N.178: “Catalogo delle pavimentazioni stradali”;
- D.M. 10/07/2002: “Disciplinare tecnico relativo agli schemi segnaletici, differenziati per categoria di strada, da adottare per il segnalamento temporaneo”.
- UNI EN 1317-1-2-3-4 Barriere di sicurezza stradali
- Direttiva Ministeriale Prot. 3065 del 25/08/2004 “Direttiva sui criteri di progettazione, installazione, verifica e manutenzione dei dispositivi di ritenuta nelle costruzioni stradali”.
- Manuale di progettazione delle opere civili RFI;
- Regolamento (UE) N. 1299/2014 della Commissione del 18 novembre 2014 relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per il sottosistema «infrastruttura» del sistema ferroviario dell'Unione europea, modificato dal Regolamento di esecuzione (UE) N° 2019/776 della Commissione del 16 maggio 2019.

3 CRITERI E CARATTERISTICHE PROGETTUALI

La viabilità in oggetto è il rifacimento di una viabilità esistente al fine di garantire un regolare deflusso veicolare

La viabilità NV08 in esame ha lo scopo di servire un villaggio locale.



Figura 1 Inquadramento viabilità NV08

La viabilità esistente è collocata in ambito extraurbano in un contesto residenziale. Il progetto dell'infrastruttura stradale è stato sviluppato inquadrando la viabilità come un rifacimento della viabilità esistente, in accordo alla classificazione delle strade Art.2 comma 2 e 3, lettera F del D. Lgs 30/04/1992 n. 285: “*Nuovo codice della strada*”.

Il progetto dell'intervento di adeguamento ha tenuto conto del *D.M. 05/11/2001* nei termini previsti dal capitolo 3.5 “*Nell'ambito delle strade di tipo locale debbono considerarsi anche strade a destinazione particolare, per le quali le caratteristiche compositive fornite dalla tabella 3.4.a e caratterizzate dal parametro “velocità di progetto” non sono applicabili. Si tratta, in ambito extraurbano, di strade agricole, forestali, consortili e simili, nelle quali le dimensioni della piattaforma vanno riferite in particolare all'ingombro dei veicoli di cui è previsto il transito; in questi casi il progettista dovrà prevedere opportuni accorgimenti, sia costruttivi che di segnaletica, per il contenimento delle velocità praticate.*”

Nel testo allegato alle “*Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade*” di cui al *D.M. 05/11/2001*, al cap. 1 si evidenzia inoltre che “*queste norme non considerano particolari categorie di strade urbane, quali ad esempio quelle collocate in zone residenziali, che necessitano particolari arredi, quali anche i dispositivi per la limitazione della velocità dei veicoli, né quelle locali a destinazione particolare*”. In tal senso, in funzione delle particolari condizioni al contorno, dovute all'inserimento in un contesto vincolato che ha tenuto conto del *D.M. 05/11/2001* nei termini previsti dal capitolo 3.5, sono state ammesse deviazioni rispetto alle prescrizioni contenute nello stesso adottando però opportuni accorgimenti per il contenimento delle velocità praticate.

4 CLASSIFICAZIONE STRADALE E SEZIONI TIPO

La viabilità NV08 ha lo scopo di servire un resort locale per garantire un regolare deflusso veicolare.

Il tracciato segue la viabilità esistente e si ricollega ad essa

L'infrastruttura stradale è inquadrata funzionalmente come strada locale. Per il contenimento delle velocità praticate, data la velocità di percorrenza della viabilità finale della ricucitura in esame sarà imposto un limite amministrativo di 50km/h. L'imposizione di un limite di velocità tramite segnaletica è in linea con le indicazioni del par. 3.5 del D.M. 05/11/2001.

La piattaforma è composta da una carreggiata a singola corsia larga 3.00m e con banchina laterale di 0.50m. L'arginello è di 1.50m. La sagoma stradale è a doppia falda con una pendenza trasversale pari al 2,50 % .

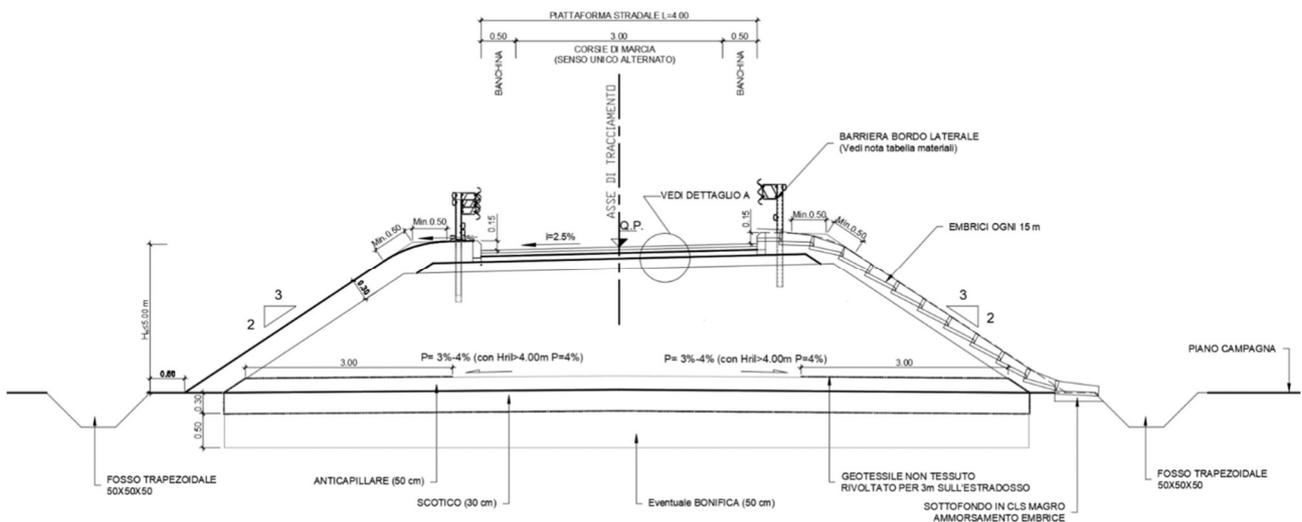


Figura 2 Sezione tipo di progetto in rilevato

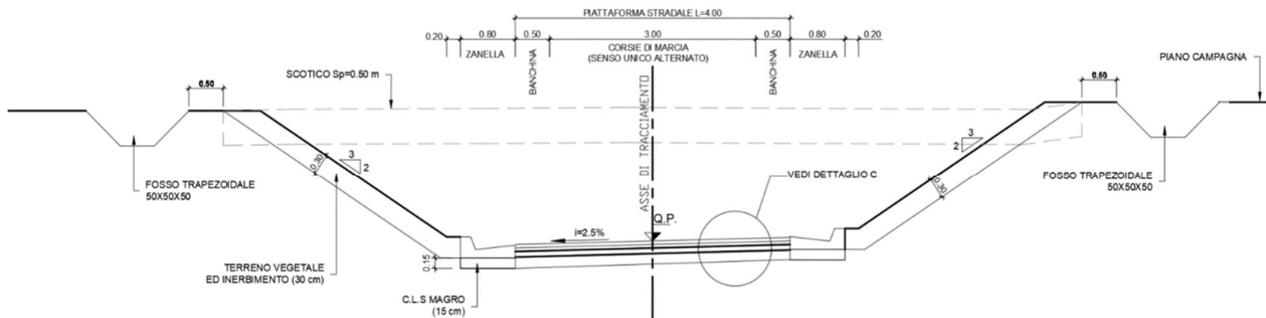


Figura 3 Sezione tipo di progetto in trincea

5 CARATTERISTICHE GEOMETRICHE

5.1 ELEMENTI PLANIMETRICI

L'andamento planimetrico è costituito da una successione di rettifili a curve al fine di permettere sia l'accesso al piazzale di sicurezza che alle viabilità esistenti.

Si riportano di seguito le verifiche dinamiche sul tracciato planimetrico di progetto che non presentano alcun difetto rispetto alla norma cogente, tenendo conto di quanto segue per le verifiche della lunghezza minima dei rettifili:

Tipo	Prog.I. [m]	Prog.F. [m]	Svil. [m]	Parametro [m]	Raggio I. [m]	Raggio F. [m]	Verso	pt dx [%]	pt sx [%]
RETTIFILO	0.000	9.378	9.378	0.000	0.000	0.000		-0.460	0.460
ARCO	9.378	32.711	23.333	0.000	20.000	20.000	Dx	-3.421	3.421
RETTIFILO	32.711	99.833	67.122	0.000	0.000	0.000		1.374	-1.374
ARCO	99.833	250.713	150.880	0.000	1150.000	1150.000	Dx	2.500	-2.500
RETTIFILO	250.713	284.949	34.237	0.000	0.000	0.000		-0.460	0.460
ARCO	284.949	314.441	29.491	0.000	20.000	20.000	Dx	-3.421	3.421
RETTIFILO	314.441	327.015	12.574	0.000	0.000	0.000		-0.460	0.460

Tabella 5-1 Elementi planimetrici

Si rimanda ai tabulati in allegato alla presente.

5.2 ELEMENTI ALTIMETRICI

Per le strade classificate come Strada locale a destinazione particolare vale quanto prescritto nel par. 3.5 del D.M. 05/11/2001 “[...] nell’ambito delle strade del tipo locale debbono considerarsi anche strade a destinazione particolare, per le quali le caratteristiche compositive fornite dalla tabella 3.4.a e caratterizzate dal parametro “velocità di progetto” non sono applicabili. [...] in queste il progettista dovrà prevedere opportuni accorgimenti, sia costruttivi che di segnaletica, per il contenimento delle velocità praticate.”

Nel dettaglio si registra una quota di inizio intervento di 5.35 m s.l.m. mentre il punto di arrivo si attesta a quota 5.81 m s.l.m. La pendenza massima della livelletta si attesta al 1.09 % mentre il raccordo minimo convesso risulta di raggio pari a 16000 m.

Vertici										
N.	Progressiv	Quota	Parziale	Parziale Res.	i (%)	Dislivello	Lunghezza	Lunghezza R.	Esit	Verifich
0	0.0000	5.3494	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000		
1	165.7444	4.0334	165.7444	14.2751	-0.7940	-1.3160	165.7496	14.2755		
2	327.0146	5.8063	161.2702	9.8009	1.0994	1.7730	161.2800	9.8015		

Tabella 5-3 Verifiche raccordi altimetrici

Raccordi Verticali													
N.	Tipo	Raggio Vert	Delta i (%)	Sviluppo	Prog. Inizial	Prog. Final	Parziale Ra	Sorp/D	Vp (km/h)	Diag. V	Raggio Min	Esit	Verifich
1	Parabolico	16000.000	1.8934	302.9435	14.2751	317.2137	302.9386	<input type="checkbox"/>	25.0000	<input checked="" type="checkbox"/>	80.3755		

Tabella 5-2 Verifiche livellette altimetriche

Si rimanda ai tabulati in allegato alla presente.

6 INSCRIZIONE VEICOLO 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 l'allargamento E, così calcolato, è inferiore a 20 cm le corsie conservano le larghezze che hanno in rettilineo.

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

In riferimento a quanto sopra citato, dati i raccordi circolari utilizzati per gli assi planimetrici, si sono resi necessari allargamenti delle corsie come da figura. L'allargamento della carreggiata è stato riportato su tutti e due lati interno e esterno della curva rimodulando le corsie (come prescritto dal sopracitato paragrafo della normativa).

Prog [m]	All 1 Sx E [m]	All 1 Sx I [m]	All 0 Sx E [m]	All 0 Sx I [m]	All 0 Dx I [m]	All 0 Dx E [m]	All 1 Dx I [m]	All 1 Dx E [m]
0.000	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
1.878	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
16.878	0.00	0.00	0.00	1.05	0.00	1.06	0.00	0.00
25.211	0.00	0.00	0.00	1.05	0.00	1.06	0.00	0.00
40.211	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
107.333	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
243.213	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
277.449	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
292.449	0.00	0.00	0.00	1.06	0.00	1.06	0.00	0.00
306.941	0.00	0.00	0.00	1.05	0.00	1.06	0.00	0.00
321.941	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
327.015	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

Tabella 6-1 Allargamenti inscrivibilità in curva

Per NV08 è stato realizzato un allargamento massimo pari a 1.0.6 m sia in che in destra nel tratto compreso tra km 0+016.88 e km 0+040.81.

7 PAVIMENTAZIONE STRADALE

La suddetta viabilità presenta un pacchetto stradale con fondazione in misto granulare stabilizzato non legato dello spessore pari a 15 cm, strato di base dello spessore di 8 cm, binder di spessore 5 cm e dallo strato di usura in conglomerato bituminoso dello spessore di 5 cm:

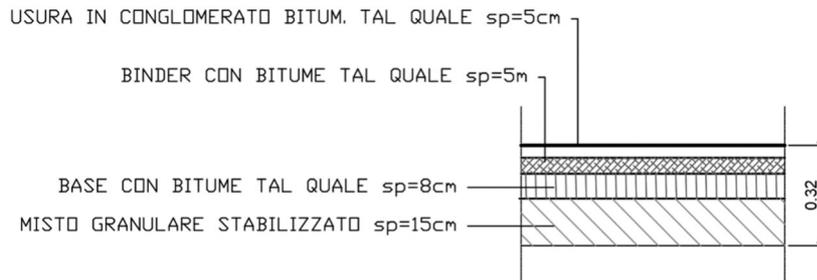


Figura 5 Pacchetto stradale

8 BARRIERE DI SICUREZZA

Nell'ambito degli interventi di progetto, il corpo stradale si sviluppa in gran misura in rilevato e/o trincea. La scelta dell'installazione di barriera bordo rilevato è dettata da quanto previsto dal "Manuale di progettazione delle opere civili - Sezione 3" di RFI relativamente il "Parallelismo dei tracciati" con la sede ferroviaria.

Nel caso di parallelismo tra strada e ferrovia, la possibilità che si verifichi l'invasione della sede ferroviaria da parte di un veicolo stradale sviato dipende dalla posizione reciproca delle sedi rispettive.

Al fine di discretizzare le possibili casistiche e di semplificare la descrizione dei provvedimenti da adottare, si indica con H il dislivello tra P.F. e Piano Strada, con L la larghezza di una fascia di terreno interposta tra bordo della carreggiata e bordo manufatto ferroviario (ciglio della trincea o del fosso al piede del rilevato), e si opera la seguente schematizzazione:

$H \leq 3.00m$	Ferrovia a una quota di poco superiore o inferiore a quella stradale	
Classe A	$0.00m \leq L < 16.50m$	Stretto affiancamento
Classe B	$L \geq 16.50m$	Normale affiancamento
$H > 3.00m$	Ferrovia a una quota superiore a quella stradale	
Classe C	$0.00m \leq L < 6.00m$	Stretto affiancamento
Classe D	$L \geq 6.00m$	Normale affiancamento

Per le viabilità ricadenti nell'ambito di $H \leq 3.00$ m con $0.00 \text{ m} \leq L < 16.00$ al quale corrisponde la Classe A "Stretto affiancamento" le linee guida stabiliscono che "... la ferrovia si trova in una posizione di poco superiore o inferiore a quella stradale. Tra il bordo stradale ed 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."

Tabella 4: Tipologie stradali e categorie di barriere

Tipologia stradale	Categoria di barriera
Autostrade e strade extraurbane principali	H4b
Strade extraurbane secondarie e urbane di scorrimento	H3
Strade secondarie e urbane di quartiere	H2

Per la viabilità NV08 in esame non è risultato necessario installare barriere di sicurezza.

Per le viabilità ricadenti nell'ambito di $H > 3.00$ m con $L \geq 6.00$ m al quale corrisponde la Classe D "Normale affiancamento" le linee guida stabiliscono che "...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 sviati. Per rilevati non delimitati 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 è 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".

9 SEGNALETICA

Per la corretta disciplina del comportamento veicolare verranno previsti lungo il tracciato stradale apposite segnaletica in conformità alle prescrizioni degli artt. 38, 39, 40, nonché i segnali complementari di cui all'art. 42 del C.d.S. (D.L.vo 30/04/1992,n.85).

Come da art. 45 del C.d.S., i segnali avranno caratteristiche geometriche e morfologiche conformi alle prescrizioni tecniche del regolamento di attuazione (D.P.R. 16/12/1992, n. 495), artt. 77-136 per quanto riguarda la segnaletica verticale, artt. 137-155 per quanto riguarda la segnaletica orizzontale e artt. 172-180 per quanto riguarda la segnaletica complementare.

Si rimanda all' elaborato specifico RC1C.0.3.R.10.L7.NV.08.0.0.001.A

10 ALLEGATI: TABULATI TRACCIAMENTO

NV08

Dati generali sul tracciato NV10

Progressiva Iniziale (m): 0.0000 Lunghezza (m) : 327.0146
 Progressiva Finale (m): 327.0146
 Strada Tipo : Flu ROT
 Intervallo di Velocità di progetto (Km/h): 25 <= Vp <= 25

Rettifilo 1 ProgI 0.0000 - ProgF 9.3784

Coordinate P.to Iniziale X:	589865.4250	Coordinate P.to Finale X:	589856.3277
Y:	4353765.6614	Y:	4353767.9401
Lunghezza :	9.3784	Azimut :	166
Vp (Km/h) = 25.0			
L >= Lmin =	30.0000 No	Rsucc =	20.0000
L <= Lmax =	550.0000 OK	Rsucc > Rmin =	9.3800 OK

Curva 2 Destra ProgI 9.3784 - ProgF 32.7111

Coordinate vertice X:	589843.5248	Coordinate I punto Tg X:	589856.3277
Coordinate vertice Y:	4353771.1470	Coordinate I punto Tg Y:	4353767.9401
		Coordinate II punto Tg X:	589841.4386
		Coordinate II punto Tg Y:	4353784.1794
Tangente Prim. 1:	13.1984	TT1 Tangente 1:	13.1984
Tangente Prim. 2:	13.1984	TT2 Tangente 2:	13.1984
Alfa Ang. al Vert.:	113	Numero Archi :	1

Arco ProgI 9.3784 - ProgF 32.7111

Coordinate vertice X:	589843.5248	Coordinate I punto Tg X:	589856.3277
Coordinate vertice Y:	4353771.1470	Coordinate I punto Tg Y:	4353767.9401
Coordinate centro curva X:	589861.1872	Coordinate II punto Tg X:	589841.4386
Coordinate centro curva Y:	4353787.3407	Coordinate II punto Tg Y:	4353784.1794
Raggio :	20.0000	Angolo al vertice :	67
Tangente :	13.1984	Sviluppo :	23.3327
Saetta :	3.3072	Corda :	22.0318
Pt (%) :	0.0		

Rettifilo 3 ProgI 32.7111 - ProgF 99.8329

Coordinate P.to Iniziale X:	589841.4386	Coordinate P.to Finale X:	589830.8289
Y:	4353784.1794	Y:	4353850.4574
Lunghezza :	67.1218	Azimut :	99
Vp (Km/h) = 25.0			
L >= Lmin =	30.0000 OK	Rprec =	20.0000
L <= Lmax =	550.0000 OK	Rsucc =	1150.0000
		Rprec > Rmin =	67.1200 No
		Rsucc > Rmin =	67.1200 OK

Curva 4 Destra ProgI 99.8329 - ProgF 250.7128

Coordinate vertice X:	589818.8873	Coordinate I punto Tg X:	589830.8289
Coordinate vertice Y:	4353925.0560	Coordinate I punto Tg Y:	4353850.4574
		Coordinate II punto Tg X:	589816.8075
		Coordinate II punto Tg Y:	4354000.5758
Tangente Prim. 1:	75.5484	TT1 Tangente 1:	75.5484
Tangente Prim. 2:	75.5484	TT2 Tangente 2:	75.5484
Alfa Ang. al Vert.:	172	Numero Archi :	1

Arco ProgI 99.8329 - ProgF 250.7128

Coordinate vertice X:	589818.8873	Coordinate I punto Tg X:	589830.8289
Coordinate vertice Y:	4353925.0560	Coordinate I punto Tg Y:	4353850.4574
Coordinate centro curva X:	590966.3717	Coordinate II punto Tg X:	589816.8075
Coordinate centro curva Y:	4354032.2335	Coordinate II punto Tg Y:	4354000.5758
Raggio :	1150.0000	Angolo al vertice :	8
Tangente :	75.5484	Sviluppo :	150.8799
Saetta :	2.4735	Corda :	150.7717
Pt (%) :	0.0		

NV08

Rettifilo 5 ProgI 250.7128 - ProgF 284.9493

Coordinate P.to Iniziale X:	589816.8075	Coordinate P.to Finale X:	589815.8651
Y:	4354000.5758	Y:	4354034.7993

Lunghezza : 34.2365 Azimut : 92

Vp (Km/h) = 25.0
 L >= Lmin = 30.0000 OK Rprec = 1150.0000 Rprec > Rmin = 34.2400 OK
 L <= Lmax = 550.0000 OK Rsucc = 20.0000 Rsucc > Rmin = 34.2400 No

Curva 6 Destra ProgI 284.9493 - ProgF 314.4407

Coordinate vertice X:	589815.3651	Coordinate I punto Tg X:	589815.8651
Coordinate vertice Y:	4354052.9548	Coordinate I punto Tg Y:	4354034.7993

Coordinate II punto Tg X:	589833.3886
Coordinate II punto Tg Y:	4354055.1969

Tangente Prim. 1: 18.1624 TT1 Tangente 1: 18.1624
 Tangente Prim. 2: 18.1624 TT2 Tangente 2: 18.1624
 Alfa Ang. al Vert.: 96 Numero Archi : 1

Arco ProgI 284.9493 - ProgF 314.4407

Coordinate vertice X:	589815.3651	Coordinate I punto Tg X:	589815.8651
Coordinate vertice Y:	4354052.9548	Coordinate I punto Tg Y:	4354034.7993

Coordinate centro curva X:	589835.8575	Coordinate II punto Tg X:	589833.3886
Coordinate centro curva Y:	4354035.3499	Coordinate II punto Tg Y:	4354055.1969

Raggio : 20.0000 Angolo al vertice : 84
 Tangente : 18.1624 Sviluppo : 29.4914
 Saetta : 5.1941 Corda : 26.8912
 Pt (%) : 0.0

Rettifilo 7 ProgI 314.4407 - ProgF 327.0146

Coordinate P.to Iniziale X:	589833.3886	Coordinate P.to Finale X:	589845.8663
Y:	4354055.1969	Y:	4354056.7491

Lunghezza : 12.5739 Azimut : 7

Vp (Km/h) = 25.0
 L >= Lmin = 30.0000 No Rprec = 20.0000 Rprec > Rmin = 12.5700 OK
 L <= Lmax = 550.0000 OK