



COMUNE DI SALARA

Provincia di Rovigo

BARRIERE STRADALI DI VIA VERATICA E VIA CORA'

**Messa in sicurezza di via Veratica e Via Corà (ex S.P.53)
con installazione di barriere stradali**

- PROGETTO ESECUTIVO -

COMMITTENTE

COMUNE DI SALARA

Via Roma
45030 Salara (RO)

IL SINDACO: **Dott. Andrea Prandini**

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO: **Geom. Mauro Arrivabeni**

SPAZIO RISERVATO
ALL'UFFICIO TECNICO

IL PROGETTISTA

Ing. Fabio Paoletti

Via Degli Olmi n. 213

45030 Salara (RO)

Tel. 349 4727382

Email: fabio@studiopaoletti.it

www.studiopaoletti.it

PRECEDENTI:

Progetto preliminare 2013

Progetto definitivo 2014

OGGETTO TAVOLA

RELAZIONE TECNICA

FOGLI CATASTALI

SCHEDE TECNICHE

ELABORATO N° **A**

DATA	REV.	NOTE	DISEGNATORE
28 Maggio 2018	01	EMISSIONE	F.P.

COMUNE DI SALARA
Provincia di Rovigo

BARRIERE STRADALI DI VIA VERATICA E VIA CORÀ

*MESSA IN SICUREZZA DI VIA VERATICA E VIA CORÀ (EX S.P.53)
CON INSTALLAZIONE DI BARRIERE STRADALI*

PROGETTO ESECUTIVO

RELAZIONE TECNICO DESCRITTIVA

INTRODUZIONE

Il Progetto Definitivo in oggetto interessa un tratto stradale del comune di Salara denominato per una parte Via Veratica e per la restante Via Corà. Si tratta quindi di una unica strada che costituiva parte della ex Strada Provinciale 53 ora passata in custodia all'amministrazione comunale di Salara, e che collega la Frazione di Veratica con la Frazione di Corà.

Il tratto interessato dal progetto è quello che si estende in direzione sud partendo dal termine dell'abitato di Veratica fino all'impianto ENEL di trasformazione MT-BT per una lunghezza di circa 730 metri (Vedere Tav.1, Planimetria generale 1:2000).

In questo tratto la strada costeggia uno scolo consorziale, la sede stradale ha una sezione carrabile di circa 4,30 metri, un andamento curvilineo e non presenta banchine laterali di adeguata larghezza.

In molti punti il ciglio della scarpata dello scolo consorziale è staccato dalla fine del nastro asfaltato di poche decine di centimetri. Il dislivello presente fra piano stradale e il fondo dello scolo è mediamente dell'ordine dei 3 metri ed in alcuni punti anche superiore (Vedere Tav.1, Documentazione fotografica).

Tale situazione è evidentemente fonte di pericolo sia per i veicoli in transito sulla sede stradale ma anche per i pedoni e i mezzi ciclabili, l'andamento curvilineo della strada e la mancanza nel tratto oggetto di intervento della pubblica illuminazione peggiorano in maniera sensibile le condizioni di sicurezza e visibilità.

Il traffico attualmente è di tipo locale non particolarmente intenso anche se la situazione è destinata a cambiare. Infatti la strada in oggetto progetto, una volta realizzata la bretella Trecenta Ficarolo che collega la Strada Regionale 6 Eridania Occidentale SS con la futura Autostrada Nogara-Mare e l'Autostrada Valdistico, si andrà ad innestare in una rete viaria di primaria importanza con aumento significativo del carico di traffico giornaliero.

Dovendo comunque catalogare la strada secondo il Codice della Strada essa può quindi definirsi come "strada locale extraurbana".

IL PROGETTO

Le barriere di sicurezza stradale e gli altri dispositivi di ritenuta sono posti in opera essenzialmente al fine di realizzare per gli utenti della strada e per gli esterni eventualmente presenti, accettabili condizioni di sicurezza in rapporto alla configurazione della strada, garantendo, entro certi limiti, il contenimento dei veicoli che dovessero tendere alla fuoriuscita dalla carreggiata stradale.

Le barriere di sicurezza stradale e gli altri dispositivi di ritenuta devono quindi essere idonei ad assorbire parte dell'energia di cui è dotato il veicolo in movimento, limitando contemporaneamente gli effetti d'urto sui passeggeri.

All'articolo 3 del DM 21-06-2004 tra le zone da proteggere figura anche:

- il margine laterale stradale nelle sezioni in rilevato dove il dislivello tra il colmo dell'arginello ed il piano di campagna è maggiore o uguale a 1 metro;

Il Progetto Definitivo in oggetto ha lo scopo di mettere in sicurezza questo tratto di strada con l'installazione di idonee barriere stradali in metallo seguendo le direttive del DM 21-06-2004 e smi andando così a diminuire drasticamente le fonti pericolo sia per i veicoli in transito sulla sede stradale ma anche per i pedoni e i mezzi ciclabili.

INDIVIDUAZIONE E SCELTA DELLA TIPOLOGIA DI BARRIERA

Attualmente nella scelta e nel dimensionamento delle barriere stradali occorre riferirsi al Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti 21/06/2004 e alle relative Norme tecniche.

Il succitato decreto poi reindirizza alle norme UNI EN 1317 in merito ai requisiti e alle prove di omologazione, e richiede che la scelta dei dispositivi di sicurezza avvenga tenendo conto della loro destinazione ed ubicazione, del tipo e delle caratteristiche della strada, nonché di quelle del traffico cui la stessa sarà interessata.

La Circolare di recepimento della EN 1317 parte V, stabilisce poi che non è più necessario utilizzare barriere stradali "omologate", ma vanno impiegati dispositivi dotati di Marchio CE. A regolare l'attuazione di tale obbligo è intervenuto il DM 233 del 28.6.2011.

La scelta dei dispositivi di sicurezza avverrà tenendo conto della loro destinazione ed ubicazione del tipo e delle caratteristiche della strada nonché di quelle del traffico cui la stessa sarà interessata.

Per la composizione del traffico, in mancanza di indicazioni fornite dal committente, il progettista provvederà a determinarne la composizione sulla base dei dati disponibili o rilevabili sulla strada interessata (traffico giornaliero medio), ovvero di studio previsionale.

Ai fini applicativi il traffico sarà classificato in ragione dei volumi di traffico e della prevalenza dei mezzi che lo compongono, distinto nei seguenti livelli:

Tipo di traffico TGM	TGM	% Veicoli con massa >3,5 t
I	≤1000	Qualsiasi
I	>1000	≤ 5

II	>1000	$5 < n \leq 15$
III	>1000	> 15

Per il TGM si intende il Traffico Giornaliero Medio annuale nei due sensi.

Ai fini applicativi la seguente tabella A riporta – in funzione del tipo di strada, del tipo di traffico e della destinazione della barriera – le classi minime di dispositivi da applicare.

Tabella A – Barriere longitudinali

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

Venendo alla strada locale in esame si è scelto il tipo N2. Tenuto conto della mancanza di banchina laterale e dello scarso spazio disponibile per la deformazione della barriera, si ritiene preferibile impiegare la tipologia con contenuto ingombro operativo e con basso livello di larghezza operativa W, dove W è definita come la distanza tra il lato rivolto verso il traffico prima dell'urto e la massima posizione laterale dinamica della barriera (in parole semplici la deformazione della barriera nel caso di incidente tipo). Nel nostro caso quindi si opta per il tipo W2, quindi con larghezza operativa di 0.8 m. Confermando così le scelte progettuali effettuate nel Progetto Preliminare (Vedere Tav.2, Dettaglio I1).

Lo sviluppo della barriera stradale nel caso del tratto stradale di progetto non può essere continuo. Infatti sul tratto di strada insistono due “accessi carrabili” che dividono lo sviluppo stradale della barriera in 3 tratti:

Il primo tratto (partendo dalla fine dell'abitato di Veratica e proseguendo verso Sud) inizia in corrispondenza dell'attuale cartello stradale di inizio centro abitato e finisce in corrispondenza dell'attraversamento carraio che fornisce l'accesso al gruppo di case dal toponimo cartografico di Pioppa ed ha una lunghezza di circa 125 metri.

Il secondo tratto proseguendo in direzione sud è definito dall'accesso carrabile della Pioppa e un altro posta a distanza di circa 180 metri.

Il terzo tratto dal passo carraio precedente al gruppo di edifici dal toponimo di Scursia dove lo scolo si allontana dal bordo strada e per un tratto risulta interrato. Il tratto 3 ha una lunghezza di circa 400 metri (Vedere Tav.2, Planimetria di progetto 1:2000).

Per quanto riguarda i terminali, cioè gli elementi iniziali e finali, in questa fase si opta per l'adozione di 2 tipologie. Come di seguito esplicitato

In corrispondenza della estremità Nord del Tratto 1 e dell'estremità Sud del Tratto 3 si opta per un terminale interrato che risulta più sicuro in caso di urto "frontale" (Vedere Tav.2, Dettagli P1 e P2).

Per i tratti terminali in corrispondenza degli accessi carrabili si opta per la soluzione del tipo a "manina" per non limitare i raggi di curvatura dei mezzi agricoli accedenti alle proprietà. Differenti soluzioni potranno essere prese in considerazione durante la fase di progettazione esecutiva. (Vedere Tav.2, Dettagli T1 e T2).

Per maggiore chiarezza si allegano alla presente schede tecniche di barriere stradali N2 W2 scelte da cataloghi commerciali, con l'avvertenza che i marchi commerciali non sono vincolanti e che altri costruttori sono possibili, con similari caratteristiche e requisiti prestazionali.

Riguardo alla previsione di spesa degli interventi di progetto ci si riferisce al Prezziario Regionale Veneto dei lavori pubblici. Le voci di prezzo utilizzate sono state confrontate con altri prezziari del Nord Italia, non riscontrando marcate differenze.

Salara, lì 28 Maggio 2018

Il Progettista
(Ing. Fabio Paoletti)



The image shows a handwritten signature in black ink that reads "Fabio Paoletti". Below the signature is a blue circular professional stamp. The stamp contains the following text: "ORDINE DEGLI INGEGNERI DELLA PROVINCIA DI ROVIGO" around the perimeter, "SEZ. A" in the center, and "ALBO N. 1235" at the bottom.



N=50400

E=-23700

1 Particella: 135

Comune: SALARA
Foglio: 11
Scala originale: 1:2000
Dimensione cornice: 534.000 x 378.000 metri
6-Mar-2014 10:11
Prot. n. T55737/2014



6-Mar-2014 10:15
Prot. n. T58383/2014

Scala originale: 1:2000
Dimensione cornice: 534.000 x 378.000 metri

Comune: SALARA
Foglio: 11

1 Particella: 142



6-Mar-2014 10:17
Prot. n. T59224/2014

Scala originale: 1:2000
Dimensione cornice: 534.000 x 378.000 metri

Comune: SALARA
Foglio: 11

1 Particella: 148


[Home page](#)
[Galleria fotografica](#)
[Dove siamo](#)
[Contatti](#)
[Area riservata](#)

Barriere

AZIENDA

[Cenni storici](#)
[Azienda oggi](#)
[Organigramma](#)
[Aree commerciali](#)

[Scelta tipologia](#)
[Legislazione](#)

PRODOTTI



Barriere



Condotte



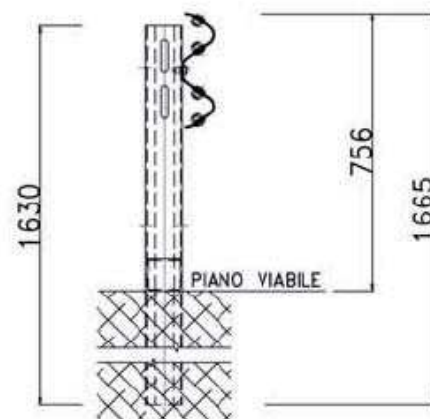
Altri prodotti



Fonoassorbenza

BARRIERA N2BL300 BORDO LATERALE

Sezione



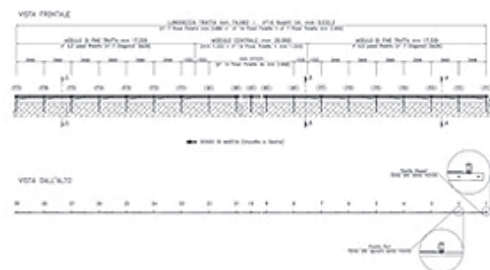
DIS.: N2BL300

Interasse pali: mm 2.666

Omologazione

Crash test

Zoom



Descrizione

- nastri 2N int. mm 5333 sp. mm 2,0;
- pali "C" mm 25x60x100
sp. mm 4,0 H= mm 1630 ad int. mm 2666;
- tozzetto per palo a "C";
- bulloneria, catadiottri (n° 1 ogni ml 13,5).

Per questo modello occorre prevedere, per ogni tratto di barriera da installare, moduli di inizio/fine tratto per complessivi ml 32 (16 di inizio + 16 di fine).

Prestazioni

Autovettura kg 900

Prova: IME/GAM-002/1144
 ASI: 0,70
 W: 0,80 m (W3)
 VCDI: RF0002000
 THIV: Km/h 25.0
 PHD: g 11.0

Autovettura kg 1500

Prova: IME/GAM-001/1143
 W: 1,10 m (W4)

[Torna indietro](#)