



COMUNE DI VALCHIUSA
Città Metropolitana di Torino

Lavori di realizzazione di marciapiede in Loc. Trausella

Interventi per la salvaguardia, la valorizzazione e la promozione del territorio comunale, finanziato dal fondo per la valorizzazione e la promozione delle aree territoriali svantaggiate confinanti con le regioni a statuto speciale - Annualità 2021

PROGETTO ESECUTIVO

RELAZIONI

A9

Relazione barriere stradali

Luglio 2025

PROGETTO:

arch. Danilo Marco

via Conte Francesetti 23, Loranzè (TO)

tel: 0125 538354 - 349 5351924

posta elettronica: danilo@danilomarco.it

PEC: danilogiuseppe.marco@archiworldpec.it

Premessa

La presente relazione ha lo scopo di motivare la scelta delle barriere di sicurezza da installare lungo il tratto di SP64 tra il km 1,400 ed il km 1,700, interessato dai lavori di realizzazione marciapiede in loc. Trausella, in conformità alla normativa vigente e tenendo conto delle caratteristiche geometriche e funzionali della strada.

Normativa di riferimento

- Direttiva del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 3065 del 25.08.2004. Direttiva sui criteri di progettazione, installazione, verifica e manutenzione dei dispositivi di ritenuta nelle costruzioni stradali.
- D.M. 21 giugno 2004. Aggiornamento alle 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.
- D.M. 18 febbraio 1992, n. 223. Regolamento recante istruzioni tecniche per la progettazione, l'omologazione e l'impiego delle barriere stradali di sicurezza.
- D. Lgs. n. 285/92 e s.m.i. Nuovo codice della Strada.
- D.P.R. n. 495/92 e s.m.i.. Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo Codice della Strada.
- D.M. 5 novembre 2001, n. 6792. Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade.
- Circolare Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 21.07.2010 "Uniforme applicazione delle norme in materia di progettazione, omologazione e impiego dei dispositivi di ritenuta nelle costruzioni stradali".
- Norme UNI EN 1317 "Barriere di sicurezza stradali":

Analisi dei rischi

In base all'analisi delle condizioni del sito, i rischi principali sono:

- Scarpate laterali con altezza 3 2 m
- Presenza di marciapiede pedonale

Scelta del livello di contenimento

La definizione delle classi minime delle barriere da adottare in progetto è stata operata, secondo quanto previsto dal D.M. 21.6.2004, in funzione della classe funzionale a cui appartiene la strada e della classe di traffico che la impegna.

Il caso in esame riguarda il progetto delle barriere di sicurezza per una strada locale - classe F2 secondo il D.Lgs. n. 285 del 30 Aprile 1992 "Nuovo Codice della Strada".

Nel tratto in esame risultano pertanto condizioni di traffico di tipo III (livello di traffico limitato)

Ai sensi del D.M. 21 giugno 2004, n. 2367, allegato C: Criteri di scelta della classe di contenimento, per strada di categoria F2 e traffico tipo III, la classe di contenimento secondo EN 1317, per situazione su rilevato > 3m è la H1.

Scelta della Larghezza Operativa

La larghezza operativa (indicata con "W") è uno dei parametri fondamentali nella selezione delle barriere di sicurezza, e rappresenta la massima distanza laterale tra la parte anteriore originaria della barriera e il punto più esterno raggiunto dal retro del veicolo durante l'urto, in condizioni di prova normalizzate secondo la norma EN 1317-2.

L'obiettivo è quello di garantire che, in caso di urto, la deformazione laterale della barriera non invada il marciapiede, che è uno spazio riservato ai pedoni e quindi altamente vulnerabile.

In questo contesto, è essenziale adottare una barriera con una larghezza operativa ridotta, preferibilmente:

Classe W	Larghezza operativa
----------	---------------------

W3	$\leq 1,0$ m
----	--------------

W4	$\leq 1,3$ mm
----	---------------

Nel caso in oggetto il bordo del marciapiede si trova ad una distanza di 1,34 cm dal filo della barriera, considerato che è presente un'aiola tra i due manufatti.

Si decide di optare, cautelativamente, per una barriera con larghezza operativa W3

Scelta dei terminali

Considerato che i terminali sono posti in posizione non direttamente esposti alla traiettoria di marcia dei veicoli, è previsto l'utilizzo di terminali semplice non testati secondo la norma UNI EN 1317-7. L'adozione di un terminale semplice non testato è coerente con il basso rischio di urto frontale, tipico delle condizioni di traffico e di velocità presenti nel sito. L'uso di terminali redirettivi o assorbenti, tipici delle strade ad alta velocità o traffico intenso, non è giustificato nel presente contesto, in quanto comporterebbe un aumento ingiustificato dei costi e delle opere di manutenzione. La barriera con terminale semplice rispetta comunque i criteri minimi di sicurezza previsti dalla normativa vigente (D.M. 21/06/2004 e UNI EN 1317), nel rispetto delle condizioni di installazione e delle indicazioni tecniche fornite dal fabbricante.

Conclusioni

Alla luce delle considerazioni sopra esposte, si propone l'installazione di barriere metalliche di tipo guard-rail con livello di contenimento H1 e larghezza operativa W3, in funzione delle caratteristiche locali del tracciato, con terminali di tipo semplice.

Viene scelta una barriera in acciaio corten, per un ottimale inserimento paesaggistico e per diminuire i costi di manutenzione per la stazione appaltante.