



**REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA**

ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS
ASSESSORATO DEI TRASPORTI

Servizio per le infrastrutture, la pianificazione strategica e gli investimenti nei trasporti

Classifica XIII.1.2

da citare nell'oggetto della risposta

> Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Provveditorato Interregionale per le opere pubbliche per
il Lazio, l'Abruzzo e la Sardegna

oopp.lazio-uff10@pec.mit.gov.it

e. p.c. > RFI S.p.A.

Direzione Territoriale Produzione Cagliari

rfi-dpr-dtp.ca@pec.rfi.it

Oggetto: Linea ferroviaria Cagliari - Golfo Aranci/Chilivani - Porto Torres. Velocizzazione della rete sarda - Progetti V1 e V9.

Conferenza di Servizi D. Lgs. 30 giugno, n. 127.

Applicazione dell'art. 81 del D.P.R. n° 616/77 - D.P.R. 18 aprile 1994 n. 383

Ente richiedente: RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

In riferimento alla nota prot. n. 9972 del 13/03/2020 (prot. Ass.to Trasporti n. 2513 del 13/03/2020) con la quale è stata indetta la 1° Conferenza di Servizi decisoria, in forma semplificata e in modalità asincrona, ai fini dell'approvazione dei progetti in oggetto, si rappresenta quanto segue.

In esito all'istruttoria svolta sulla base della documentazione progettuale disponibile, è emerso che l'intervento V1, nell'ambito della velocizzazione della linea ferroviaria tra Chilivani e Olbia, prevede la modifica del tracciato in territorio di Oschiri. L'incremento della velocità da 90 km/h a 100km/h ha reso necessario un adeguamento dei raggi circolari e delle lunghezze dei raccordi parabolici, al fine di assicurare il rispetto delle verifiche cinematiche e, quindi, della Normativa Tecnica per la Progettazione dei Tracciati Ferroviari RFI TCAR ST AR 01 001 A. In particolare, una curva ha subito un importante aumento del raggio della curva circolare e un conseguente spostamento dall'attuale sede ferroviaria di circa 30 metri, inevitabile per la velocizzazione del tracciato. Le suddette modifiche richiedono la realizzazione di sbancamenti, in grado di raggiungere dislivelli importanti, fino ad un massimo di 10,80 m circa. Tali sbancamenti, realizzati mediante scarpate di opportuna pendenza intervallate da banche orizzontali, recepiranno le acque di precipitazione creando ruscellamenti verso la piattaforma ferroviaria, la quale dovrà essere pertanto dotata di un opportuno sistema di captazione e convogliamento delle acque meteoriche verso i corpi idrici recettori (fossi di guardia,



**REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA**

ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS
ASSESSORATO DEI TRASPORTI

Servizio per le infrastrutture, la pianificazione strategica e gli investimenti nei trasporti
corsi d'acqua di attraversamento), in grado di smaltire anche le acque provenienti dalla piattaforma
stessa.

Relativamente all'intervento V1 si rileva che la lunghezza della tratta in esame non è stata indicata in
maniera univoca in tutti gli elaborati progettuali.

Per quanto riguarda l'intervento V9, esso è relativo alle opere civili, agli attraversamenti ferroviari del
corso d'acqua ed ai sottovia necessari a realizzare il tracciato ferroviario modificato tra il Km 163+300
e il Km 164+520 al confine tra i territori di Macomer e Bortigali in provincia di Nuoro, nell'ambito di un
più ampio progetto per la realizzazione degli "interventi di velocizzazione della Rete Sarda nelle tratte
comprese tra Oristano e Olbia Fase 2". Da una verifica della geometria del binario attuale è emerso
che il tracciato piano altimetrico presenta alcune criticità tali da non rendere lo stesso conforme alle
disposizioni di cui all'Istruzione Tecnica RFI TCAR ST AR 01 001 A. L'incremento della velocità a
100km/h ha reso necessario l'adeguamento dei raggi circolari e delle lunghezze dei raccordi
parabolici, al fine di assicurare il rispetto delle verifiche cinematiche e, quindi, della Normativa
Tecnica per la Progettazione dei Tracciati Ferroviari RFI TCAR ST AR 01 001 A. In particolare tre
curve hanno subito un importante aumento del raggio di curvatura circolare e di conseguenza lo
spostamento dall'attuale sede ferroviaria nel tratto in oggetto fino a circa 38 metri è risultato
inevitabile per la velocizzazione del tracciato. Inoltre, lungo il tracciato ferroviario nel tratto in rilevato
è presente un corso d'acqua che viene attraversato con uno scatolare in prosecuzione dell'esistente.
Si prevede la realizzazione di un sottovia al fine di eliminare il passaggio a livello posto al Km
163+900 circa.

Considerato che i due interventi consentono la velocizzazione della linea ferroviaria e risultano
essere necessari in quanto l'attuale tracciato piano altimetrico presenta alcune criticità tali da non
rendere lo stesso conforme alla normativa tecnica per la progettazione dei tracciati ferroviari, per
quanto di competenza del Servizio scrivente, si esprime parere favorevole.

**Il Direttore del Servizio
Delfina Spiga**

Settore Infrastrutture ferroviarie, metropolitane e portuali/Ing. M. L. Locci
Settore Infrastrutture ferroviarie, metropolitane e portuali/Resp. Ing. E. Carrucci

Firmato digitalmente da

**DELFINA
SPIGA**