

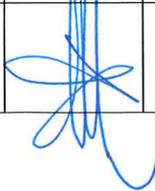


# Concessioni del Tirreno

Tronco A10: Savona – Ventimiglia

## SEGNALETICA TEMPORANEA PER CANTIERI

SOMMARIO DEGLI SCHEMI GRAFICI  
PER IL SEGNALAMENTO TEMPORANEO  
E L'ESECUZIONE DI ATTIVITA' INTERFERENTI  
CON IL TRAFFICO AUTOSTRADALE

Rev.	Data	Oggetto	Redatto da	Verificato da			Approvato da
			DT/CMC/ARL	RSPP	DT	DE	AD
0	Febbraio 2024	Prima emissione					



## SOMMARIO

---

Premessa.....	5
Estratto normativa vigente.....	5
Opere, depositi e cantieri stradali (stralcio Art.21 C.d.S.) .....	5
Segnalamento temporaneo (stralcio Art. 30 Regolamento C.d.S.).....	5
Principi generali .....	6
1. Principi del segnalamento temporaneo: .....	6
1.1 Principi: .....	6
1.1.1 Principio di adattamento .....	6
1.1.2 Principio di coerenza.....	7
1.1.3 Principio di credibilità .....	7
1.1.4 Principio di visibilità e di leggibilità.....	7
1.2 Regolamentazione .....	8
2. Segnali e Dispositivi Segnaletici .....	9
2.1 Classificazione dei segnali .....	9
2.1.1 Segnali di pericolo.....	9
2.1.2 Segnali di prescrizione .....	10
2.1.3 Segnali di indicazione.....	11
2.1.4 Segnali complementari .....	12
2.1.5 Segnali luminosi .....	13
2.1.6 Segnali orizzontali (stralcio Art. 35 regolamento del C.d.S.).....	13
3. Caratteristiche dei segnali temporanei.....	14
3.1.1 Colori.....	14
3.1.2 Dimensioni .....	14
3.1.3 Rifrangenza .....	14
3.2 Sostegni e supporti .....	15
4. Limitazione di velocità .....	16
4.1 La graduazione di limitazione di velocità.....	16
4.2 Il segnalamento.....	16
5. Posizionamento dei segnali .....	17
5.1 Distanza tra pannelli .....	17
5.2 Segnali di avvicinamento, di posizione, di fine prescrizione.....	17
5.3 Installazione .....	17
6. Sicurezza delle persone.....	18
6.1 Personale in strada .....	18
6.2 Sicurezza dei pedoni .....	18

7. Segnalamento dei veicoli .....	19
7.1 Regolamentazione .....	19
8. Collocazione e rimozione dei segnali .....	20
8.1 Principi generali .....	20
8.2 Posa dei segnali.....	20
8.3 Rimozione dei segnali .....	20
8.4 Segnaletica temporanea di notte e in condizioni di scarsa visibilità .....	21
8.5 Segnaletica orizzontale temporanea .....	21
8.6 Oscuramento della segnaletica verticale non funzionale.....	21
8.7 Rimozione della segnaletica orizzontale non funzionale.....	21
9 . Cantieri fissi.....	22
9.1 Segnaletica in avvicinamento .....	22
9.2 Segnaletica di posizione.....	22
9.3 Segnaletica di fine prescrizione .....	23
9.4 Ulteriore segnaletica.....	23
9.5 Organizzazione degli scambi di carreggiata su strade di tipo a,b,d .....	23
9.5.1 Riduzione del numero di corsie .....	24
9.5.2 Stabilizzazione del flusso di circolazione .....	24
9.5.3 Scambio.....	24
9.5.4 Separazione di correnti opposte.....	24
10 .Cantieri mobili.....	25
10.1 Definizione .....	25
10.2 Regole di messa in opera della segnaletica .....	25
11. Gestione delle chiusure autostradali .....	26
12 . Guardiania.....	27
13 . Barriere di sicurezza posizionate a protezione del cantiere .....	27
14 Prescrizioni generali.....	28

## PREMESSA

---

Il presente documento dà attuazione a quanto previsto dal D.I. 22.01.2019 in materia di apposizione della segnaletica stradale nei cantieri destinata alle attività lavorative che si svolgono in presenza di traffico veicolare. In particolare per ogni tratta omogenea, così come definita dall'allegato I del suddetto Decreto Interministeriale, sono riportate le rappresentazioni grafiche schematiche degli schemi segnaletici da adottare con l'indicazione della tipologia, della quantità e della posizione dei segnali.

Per cantiere si intende:

area operativa – cantiere operativo	zona nella quale si eseguono le opere oggetto dell'appalto;
area logistica – cantiere logistico	zona nella quale vengono ubicati gli edifici che costituiscono il campo base, i parcheggi, i magazzini, le officine, i depositi, dislocati gli impianti e le infrastrutture asserviti alla realizzazione dell'opera;
piattaforma autostradale/stradale cantierizzata	parte di piattaforma autostradale/stradale sulla quale vengono dislocati gli apprestamenti segnaletici dei cantieri mobili di cui al D.M. 10 Luglio 2002.

Il presente sommario è complementare al documento *“Esecuzione di lavori sull'Autostrada in presenza di traffico - Norme di sicurezza”*.

## ESTRATTO NORMATIVA VIGENTE

---

### OPERE, DEPOSITI E CANTIERI STRADALI (STRALCIO ART.21 C.D.S.)

1. Senza preventiva autorizzazione o concessione della competente autorità di cui all'art. 26 (Concessionario autostradale) è vietato, eseguire opere o depositi ed aprire cantieri stradali, anche temporanei, sulle strade e loro pertinenze nonché sulle relative fasce di rispetto e sulle aree di visibilità.
2. Chiunque esegue lavori o deposita materiale sulle aree destinate alla circolazione o alla sosta dei veicoli e di pedoni, deve adottare gli accorgimenti necessari per la sicurezza e la fluidità della circolazione e mantenerli in perfetta efficienza sia di giorno sia di notte. Deve provvedere a rendere visibile, sia di giorno che di notte, il personale addetto ai lavori esposto al traffico dei veicoli.
3. Il regolamento stabilisce le norme relative alle modalità ed ai mezzi per la delimitazione e la segnalazione dei cantieri, alla realizzabilità della visibilità sia di giorno che di notte del personale addetto ai lavori, nonché agli accorgimenti necessari per la regolazione del traffico, nonché le modalità di svolgimento dei lavori nei cantieri stradali.

### SEGNALAMENTO TEMPORANEO (STRALCIO ART. 30 REGOLAMENTO C.D.S.)

1. I lavori ed i depositi su strada e i relativi cantieri devono essere dotati di sistemi di segnalamento temporaneo mediante l'impiego di specifici segnali previsti dal presente regolamento ed autorizzati dall'ente proprietario, ai sensi dell'articolo 5, comma 3, del codice (Ordinanza – documento che stabilisce obblighi, divieti e limiti di carattere temporaneo o permanente).

2. I segnali di pericolo o di indicazione da utilizzare per il segnalamento temporaneo hanno colore di fondo giallo.
3. Per i segnali temporanei possono essere utilizzati supporti e sostegni o basi mobili di tipo trasportabile e ripiegabile che devono assicurare stabilità del segnale in qualsiasi condizione delle strade ed atmosferica. Per gli eventuali zavorramenti dei sostegni è vietato l'uso di materiali rigidi che possono costituire pericolo o intralcio per la circolazione.
4. I segnali devono essere scelti ed installati in maniera appropriata alle situazioni di fatto ed alle circostanze specifiche, secondo quanto rappresentato negli schemi segnaletici differenziati per categoria di strada. Gli schemi segnaletici sono fissati con disciplinare tecnico approvato con decreto del Ministro dei lavori pubblici da pubblicare nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica. (Gazzetta Ufficiale n°226 del 26/09/2002). *Giuste le indicazioni del Decreto Interministeriale del 4 marzo 2013 sono stati elaborati gli schemi segnaletici di cui al presente compendio.*

Il *"compendio delle rappresentazioni grafico/schematiche dei sistemi segnaletici da adottare per le attività interferenti con il traffico veicolare in autostrada"* ha lo scopo di rappresentare attraverso tavole pratiche attuative le modalità di applicazione delle norme inerenti la segnaletica temporanea definita dall'art. 21 del nuovo Codice della Strada e regolamentate dagli artt. 30 e 43 del Regolamento di Esecuzione e di Attuazione dello stesso Codice anche ai fini del rispetto del principio di uniformità della segnaletica su tutto il territorio nazionale.

## PRINCIPI GENERALI

---

### 1. PRINCIPI DEL SEGNALAMENTO TEMPORANEO:

---

Sulle strade possono presentarsi anomalie, quali cantieri, incidenti, ostruzioni, degrado, ecc., che costituiscono un pericolo per gli utenti (nel seguito del testo con la dizione dei cantieri si intende qualsiasi delle anomalie richiamate). Per salvaguardare la loro sicurezza, e quella di chi opera su strada o nelle sue immediate vicinanze, mantenendo comunque un'adeguata fluidità della circolazione, il segnalamento temporaneo deve:

- Informare gli utenti;
- Guidarli;
- Convincerli a tenere un comportamento adeguato ad una situazione non abituale.

#### 1.1 PRINCIPI:

---

La messa in opera della segnaletica temporanea richiede riflessione, buon senso ed il rispetto dei seguenti principi: adattamento, coerenza, credibilità, visibilità e leggibilità.

##### 1.1.1 PRINCIPIO DI ADATTAMENTO

---

La segnaletica temporanea deve essere adattata alle circostanze che la impongono. Appare evidente che i dispositivi che devono essere messi in opera per segnalare il pericolo derivante da una situazione localizzata sul bordo strada non saranno gli stessi che sono destinati a segnalare un cantiere che occupa parte della carreggiata su una strada percorribile ad elevata velocità dove il traffico giornaliero è molto forte.

Gli elementi di cui tenere conto per la messa in opera sono i seguenti:

- tipo di strada e sue caratteristiche geometriche (numero di corsie per senso di marcia, presenza o meno di corsie di emergenza o banchina, presenza o meno di spartitraffico);
- natura e durata della situazione (ostacolo o pericolo improvviso, cantiere fisso, cantiere mobile, deviazione della circolazione);
- importanza del cantiere (in funzione degli effetti sulla circolazione e dell'ingombro sulla strada);
- visibilità legata agli elementi geometrici della strada (andamento piano-altimetrico, vegetazione, opere d'arte, barriere di sicurezza o fonoassorbenti);
- visibilità legata a particolari condizioni ambientali (pioggia, neve, nebbia, ecc..);
- localizzazione (ambito urbano o extraurbano, strade a raso o su opere d'arte, punti singoli come ad esempio intersezioni o svincoli);
- velocità e tipologia del traffico (la loro variabilità durante la vita del cantiere può essere origine di collisioni a catena).

### **1.1.2 PRINCIPIO DI COERENZA**

---

Nei sistemi di segnalamento temporaneo ogni segnale deve essere coerente con la situazione per cui ne è disposto l'impiego; ad uguale situazione devono corrispondere medesimi segnali e stessi criteri di posa. Non possono permanere in opera segnali permanenti in contrasto tra loro (oscurare o rimuovere i permanenti-ripristinarli a cantiere terminato).

### **1.1.3 PRINCIPIO DI CREDIBILITÀ**

---

Perché sia efficace la segnaletica deve essere innanzitutto credibile. Essa deve informare l'utente della situazione di cantiere, della sua localizzazione, della sua importanza e delle condizioni di circolazione in prossimità e lungo lo stesso.

Occorre dunque che la situazione del cantiere sia effettivamente quella che egli si aspetta dopo aver letto i segnali. E' necessario accertarsi, in particolare, che:

- le prescrizioni imposte siano effettivamente giustificate;
- la segnaletica segua, nel tempo e nello spazio, l'evoluzione del cantiere;
- la segnaletica temporanea sia rimossa appena il cantiere è terminato e la segnaletica permanente messa o riposizionata in opera.

### **1.1.4 PRINCIPIO DI VISIBILITÀ E DI LEGGIBILITÀ**

---

Per essere visibili e leggibili i segnali devono:

- avere forma, dimensioni, colori, simboli e caratteri regolamentari;
- essere in numero limitato (non più di due segnali affiancati o sullo stesso sostegno);
- essere posizionati correttamente (giusto spazio di avvistamento, orientamento e cura della verticalità);
- essere in buono stato (non devono essere impiegati segnali deteriorati o danneggiati);
- per garantire la visibilità dei segnali è consigliabile, in alcune condizioni, ripeterli in sinistra.

## **1.2 REGOLAMENTAZIONE**

---

Il posizionamento di segnali di prescrizione deve essere oggetto di un provvedimento adottato dall'autorità competente, salvo i casi di urgenza.

Per far fronte a situazioni di emergenza o quando si tratti di esecuzione di lavori di particolare urgenza, le misure per la disciplina della circolazione sono adottate dal funzionario responsabile. L'adozione delle misure per i lavori che si protraggono oltre le quarantotto ore, deve essere ratificata dall'autorità competente, se il periodo coincide con due giorni festivi consecutivi, tale termine è di settantadue ore. In caso di interventi non programmabili o comunque di modesta entità, cioè in tutti quei casi che rientrano nell'ordinaria attività di manutenzione, che comportano limitazioni di traffico non rilevanti e di breve durata, ovvero in caso di incidente stradale o calamità naturale, l'Ente proprietario o i soggetti da esso individuati possono predisporre gli schemi ed i dispositivi segnaletici previsti dal presente disciplinare senza adottare formale provvedimento.

## 2. SEGNALI E DISPOSITIVI SEGNALETICI

---

### 2.1 CLASSIFICAZIONE DEI SEGNALI

---

I segnali comunemente utilizzati per la segnaletica temporanea sono rappresentati nelle tavole allegate e di seguito riportate per gruppi, corredati da una breve nota esplicativa.

#### 2.1.1 SEGNALI DI PERICOLO

---

Preavvisano l'esistenza di pericoli, ne indicano la natura e impongono al conducente di tenere un comportamento prudente.

**LAVORI** (fig. II. 383) deve essere installato in prossimità di cantieri fissi o mobili.

**STRETTOIA SIMMETRICA** (fig. II. 384) deve essere usato per presegnalare un restringimento pericoloso della carreggiata su ambedue i lati.

**STRETTOIA ASIMMETRICA A SINISTRA** (fig. II. 385) deve essere usato per presegnalare un restringimento pericoloso della carreggiata posto sul lato sinistro.

**STRETTOIA ASIMMETRICA A DESTRA** (fig. II. 386) deve essere usato per presegnalare un restringimento pericoloso della carreggiata posto sul lato destro.

**DOPPIO SENSO DI CIRCOLAZIONE** (fig. II. 387) deve essere usato per presegnalare un tratto di strada a doppio senso di circolazione sulla stessa carreggiata quando nel tratto precedente era a senso unico.

**MEZZI DI LAVORO IN AZIONE** (fig. II. 388) deve essere usato per presegnalare un pericolo costituito dalla presenza di macchine operatrici, pale meccaniche, escavatori, uscita di autocarri, ecc., che possono interferire con il traffico ordinario.

**STRADA DEFORMATA** (fig. II. 389) deve essere usato per presegnalare un tratto di strada in cattivo stato o con pavimentazione irregolare.

**MATERIALE INSTABILE SULLA STRADA** (fig. II. 390) deve essere usato per presegnalare la presenza sulla pavimentazione di ghiaia, pietrisco, graniglia, od altro materiale instabile che può diminuire l'aderenza del veicolo od essere proiettato a distanza.

**SEGNI ORIZZONTALI IN RIFACIMENTO** (fig. II. 391) deve essere usato per presegnalare un pericolo dovuto alla mancanza della segnaletica orizzontale, ovvero lavori di tracciamento in corso sul tronco stradale della lunghezza indicata da pannello integrativo II.2 "estesa" abbinato.

**INCIDENTE** (fig. II. 391/a) deve essere usato per presegnalare un pericolo dovuto alla presenza di un incidente stradale.

**USCITA OBBLIGATORIA** (fig. II. 391/b) deve essere usato per presegnalare l'obbligo di uscire dalla strada nel punto indicato.

**CORSIE A LARGHEZZA RIDOTTA** (fig. II. 391/c) deve essere usato per presegnalare un tratto di strada nel quale la/e corsia/e è/sono di larghezza ridotta.

**SEMAFORO** (fig. II. 404) deve essere usato per presegnalare un impianto semaforico.

## 2.1.2 SEGNALI DI PRESCRIZIONE

Rendono noti obblighi, divieti e limitazioni a cui gli utenti della strada devono uniformarsi. DARE PRECEDENZA (fig. II. 36) deve essere usato per indicare ai conducenti l'obbligo di dare la precedenza ai veicoli che circolano nei due sensi sulla strada sulla quale essi stanno per immettersi o che vanno ad attraversare.

**FERMARSÌ E DARE PRECEDENZA** (fig. II. 37) deve essere installato nelle intersezioni o nei luoghi che non godono del diritto di precedenza, per indicare ai conducenti l'obbligo di fermarsi e di dare la precedenza prima di inoltrarsi nell'area di intersezione o immettersi nel flusso della circolazione.

**DARE PRECEDENZA NEI SENSI UNICI ALTERNATI** (fig. II. 45) deve essere usato per indicare l'obbligo di dare la precedenza alla corrente di traffico proveniente in senso inverso, nelle strettoie nelle quali è stato istituito un senso unico alternato.

**DIRITTO DI PRECEDENZA NEI SENSI UNICI ALTERNATI** (fig. II. 45) deve essere usato per indicare che il conducente ha la precedenza di passaggio rispetto alla corrente di traffico proveniente in senso inverso, nelle strettoie nelle quali è stato istituito il senso unico alternato.

**DIVIETO DI TRANSITO** (fig. II. 46) deve essere impiegato per indicare il divieto di entrare in una strada sulla quale è vietata la circolazione nei due sensi.

**DIVIETO DI SORPASSO** (fig. II. 48) deve essere usato per indicare il divieto di sorpasso dei veicoli a motore.

**LIMITE MASSIMO DI VELOCITÀ' ..... KM/H** (fig. II. 50) deve essere usato per indicare il divieto di superare la velocità indicata in km/ora.

**DIVIETO DI SORPASSO PER I VEICOLI A PIENO CARICO SUPERIORE A 3,5 TONNELLATE** (fig. II.52) deve essere usato per indicare il divieto di sorpasso dei veicoli a motore da parte di veicoli di massa a pieno carico superiore a 3,5 t non adibiti al trasporto di persone.

**TRANSITO VIETATO AI VEICOLI DI MASSA A PIENO CARICO SUPERIORE A 3,5 TONNELLATE** (fig. II. 60/a) deve essere usato per indicare il divieto di transito ai veicoli di massa a pieno carico superiore a 3,5 t non adibiti al trasporto a persone.

**TRANSITO VIETATO AI VEICOLI DI MASSA A PIENO CARICO SUPERIORE A ..... TONNELLATE** (fig. II. 60/b) una cifra bianca entro il simbolo nero indica il valore massimo della massa a pieno carico dei veicoli ammessi al transito diverso da quello attribuito dal segnale di fig. II. 60/a)

**TRANSITO VIETATO AI VEICOLI A MOTORE TRAINANTI UN RIMORCHIO** (fig. II. 61) deve essere usato per indicare il divieto di transito a tutti i veicoli a motore trainanti un rimorchio.

**TRANSITO VIETATO AI VEICOLI AVENTI LARGHEZZA SUPERIORE A ..... METRI** (fig. II. 65) deve essere usato per indicare il divieto di transito ai veicoli isolati, o complessi di veicoli che superano la larghezza indicata.

**TRANSITO VIETATO AI VEICOLI AVENTI ALTEZZA SUPERIORE A ..... METRI** (fig. II. 66) deve essere usato per indicare il divieto di transito ai veicoli di altezza superiore a quella indicata.

**TRANSITO VIETATO AI VEICOLI, O COMPLESSI DI VEICOLI, AVENTI LUNGHEZZA SUPERIORE A ..... METRI** (fig. II. 67) deve essere usato per indicare il divieto di transito ai veicoli isolati, o complessi di veicoli che superano la lunghezza indicata.

**TRANSITO VIETATO AI VEICOLI AVENTI UNA MASSA SUPERIORE A ..... TONNELLATE** (fig. II. 68) deve essere usato per indicare il divieto di transito ai veicoli di massa superiore a quella indicata.

**TRANSITO VIETATO AI VEICOLI AVENTI UNA MASSA PER ASSE SUPERIORE A ..... TONNELLATE** (fig. II. 69) deve essere usato per indicare il divieto di transito aventi sull'asse più caricato una massa superiore a quella indicata.

**DIREZIONE OBBLIGATORIA DIRITTO** (fig. II. 80/a) deve essere usato per indicare l'obbligo di proseguire diritto.

**DIREZIONE OBBLIGATORIA A SINISTRA** (fig. II. 80/b) deve essere usato per indicare l'obbligo di voltare a sinistra.

**DIREZIONE OBBLIGATORIA A DESTRA** (fig. II. 80/c) deve essere usato per indicare l'obbligo di voltare a destra.

**PREAVVISO DI DIREZIONE OBBLIGATORIA A DESTRA** (fig. II. 80/d e fig. II. 80/f) deve essere usato per preavvisare l'obbligo di voltare a destra.

**PREAVVISO DI DIREZIONE OBBLIGATORIA A SINISTRA** (fig. II. 80/e) deve essere usato per preavvisare l'obbligo di voltare a sinistra.

**DIREZIONI CONSENTITE DESTRA E SINISTRA** (fig. II. 81/a) deve essere usato per indicare l'impossibilità o il divieto di proseguire diritto.

**PASSAGGIO OBBLIGATORIO A SINISTRA** (fig. II. 82/a) deve essere usato per indicare ai conducenti l'obbligo di passare a sinistra di un cantiere stradale o di un ostacolo, un salvagente, uno spartitraffico, ecc.

**PASSAGGIO OBBLIGATORIO A DESTRA** (fig. II. 82/b) deve essere usato per indicare ai conducenti l'obbligo di passare a destra di un cantiere stradale o di un ostacolo, un salvagente, uno spartitraffico, ecc.

**PASSAGGI CONSENTITI** (fig. II. 83) deve essere usato per indicare ai conducenti la possibilità di passare sia a destra che a sinistra di un cantiere stradale o di un ostacolo, un salvagente, uno spartitraffico, ecc.

**VIA LIBERA** (fig. II. 70) deve essere usato per indicare la fine di tutte le prescrizioni precedentemente imposte.

**FINE LIMITAZIONE DI VELOCITA'** (fig. II. 71) deve essere usato per indicare il ripristino dei limiti generali di velocità vigenti in quel tipo di strada.

**FINE DEL DIVIETO DI SORPASSO** (fig. II. 72) deve essere usato per indicare la fine del divieto di sorpasso per i veicoli di massa a pieno carico superiore a 3,5 t non adibiti al trasporto di persone.

**FINE DEL DIVIETO DI SORPASSO PER I VEICOLI DI MASSA A PIENO CARICO SUPERIORE A 3,5 TONNELLATE** (fig. II. 73) deve essere usato per indicare la fine del divieto di sorpasso per i veicoli di massa a pieno carico superiore a 3,5 t non adibiti al trasporto di persone.

### 2.1.3 SEGNALI DI INDICAZIONE

Hanno la funzione di fornire agli utenti della strada informazioni necessarie o utili per la guida e per l'individuazione di località, itinerari, servizi ed impianti.

**TABELLA LAVORI** (fig. II. 382) pannello da installare in prossimità delle testate del cantiere stradale di durata superiore ai sette giorni lavorativi.

**PREAVVISO DI DEVIAZIONE** (fig. II. 405, II. 406, II. 408) il pannello II. 405 esemplifica l'interruzione di una strada per lavori in corso indicando la deviazione necessaria e la sua lunghezza. Il pannello II. 406 è da impiegare nei casi in cui la zona di deviazione ricade nell'area di uno svincolo; entro l'inserito il cui colore di fondo è quello caratteristico del tipo di uscita, va riportata la denominazione dell'uscita ed a sinistra ni alto il capostrada o la direzione geografica principale. Il pannello II. 408 esemplifica una limitazione di transito lungo un tronco di strada, vietandolo ai veicoli avente una massa superiore a 7,0 t ed indica l'itinerario alternativo percorribile da parte di tali veicoli.

**PREAVVISO DI INTERSEZIONE** (fig. II. 408/a e II. 408/b) esemplificano preavvisi di intersezione che contengono simboli per informare circa direzioni vietate o presenza di lavori su un ramo di intersezione.

**SEGNALI DI DIREZIONE** (fig. II. 407) tali segnali hanno la funzione di conferma della deviazione prevista da segnale di fig. II. 405 per limitazioni di limitata lunghezza, oppure hanno la funzione di conferma delle direzioni previste dal segnale di fig. II. 406.

**PREAVVISO DEVIAZIONE AUTOCARRI OBBLIGATORIA** (fig. II. 409/a) segnale composito che presegna, in avvicinamento ad un cantiere stradale, l'esistenza di un itinerario obbligatorio per i veicoli di trasporto di cose di massa complessiva superiore a 3,5 t.

**DIREZIONE AUTOCARRI OBBLIGATORIA** (fig. II. 409/a) segnale composito che segnala, in avvicinamento ad un cantiere stradale, la direzione obbligatoria per autotreni ed autoarticolati.

**PREAVVISO DEVIAZIONE AUTOCARRI CONSIGLIATA** (fig. II. 410/a) presegna, in avvicinamento ad un cantiere stradale, l'esistenza di un itinerario consigliato per gli autotreni ed autoarticolati.

**DIREZIONE AUTOCARRI CONSIGLIATA** (fig. II. 410/a) segnala, in avvicinamento ad un cantiere stradale, la direzione consigliata per i veicoli di trasporto di cose di massa complessiva superiore a 3,5 t. **SEGNALE DI CORSIA CHIUSA** (destra o sinistra) (fig. II. 411/a) indica la riduzione da due ad una corsia di marcia per la presenza di una deviazione in corrispondenza di un cantiere stradale.

**SEGNALE DI CORSIA CHIUSA** (destra o sinistra) (fig. II. 411/b) indica la riduzione da tre ad due corsie di marcia per la presenza di una deviazione in corrispondenza di un cantiere stradale.

**SEGNALE DI CORSIE CHIUSE** (fig. II. 411/c, II. 411/f e II. 411/g) indica la possibilità di proseguire dritto o su una delle corsie della carreggiata opposta per la presenza di una deviazione in corrispondenza di un cantiere stradale.

**SEGNALE DI CORSIE CHIUSE** (fig. II. 411/d, II. 411/e) indica la deviazione in parallelo, su corsie adiacenti, per la presenza di una deviazione in corrispondenza di un cantiere stradale. La deviazione può interessare anche l'eventuale corsia di emergenza.

**SEGNALE DI CARREGGIATA CHIUSA** (fig. II. 412/a, II. 412/c, II. 413/a, II. 413/b) indica la chiusura della carreggiata con conseguente deviazione su una corsia della carreggiata opposta oppure eventuale corsia di emergenza

**SEGNALE DI RIENTRO IN CARREGGIATA** (fig. II. 412/b, II. 412/d, II. 412/e e II. 412/f, II. 413/c) indica il rientro, in parallelo, nella carreggiata normale di marcia.

**VARIAZIONE CORSIE DISPONIBILI** (fig. II. 344) indica un aumento temporaneo da due a tre corsie.

**USO CORSIE DISPONIBILI** (fig. II. 414) indica l'uso delle corsie disponibili per le diverse categorie di veicoli.

#### 2.1.4 SEGNALI COMPLEMENTARI

Evidenziano il tracciato, particolari curve, punti critici, ed eventuali ostacoli.

**BARRIERA NORMALE** (fig. II. 392) le barriere per la segnalazione e la delimitazione dei cantieri stradali sono a strisce oblique bianche e rosse rifrangenti e di notte e in altri casi di scarsa visibilità devono essere integrate da lanterne a luce rossa fissa.

**BARRIERA DIREZIONALE** (fig. II. 393/a) le barriere direzionali si adottano quando si devono segnalare deviazioni temporanee che comportano curve strette, cambi di direzione bruschi od altre anomalie a carattere provvisorio.

**PALETTO DI DELIMITAZIONE** (fig. II. 394) viene impiegato in serie per evidenziare i bordi longitudinali e di approccio delle zone di lavoro. La base deve essere adeguatamente infissa od appesantita per impedire il rovesciamento sotto l'effetto del vento e dello spostamento d'aria provocato dai veicoli in transito.

**DELINEATORE MODULARE DI CURVA PROVVISORIA** (fig. II. 395) è da considerare una sezione modulare della barriera direzionale. Deve essere impiegato in serie per evidenziare il lato esterno delle deviazioni con curve provvisorie di raggio inferiore o uguale a 200 m.

**CONO** (fig. II. 396) il cono deve essere usato per delimitare ed evidenziare zone di lavoro di breve durata, per deviazioni ed incanalamenti temporanei, per indicare aree interessate da incidenti o per la separazione provvisoria di opposto sensi di marcia.

**DELINEATORI FLESSIBILI** (fig. II. 397) sono usati per delimitare ed evidenziare zone di lavoro di media e lunga durata, per deviazioni ed incanalamenti per la separazione di opposti sensi di marcia.

**BARRIERA DI RECINZIONE PER CHIUSINI** (fig. II. 402) è l'insieme di varie barriere o transenne unite a formare un quadrilatero delimitante un chiusino o altro tipo di portello aperto.

**BANDIERA DI COLORE ARANCIO FLUORESCENTE** (fig. II. 403/a) utilizzata dai movieri per indurre gli utenti della strada al rallentamento ed ad una maggiore prudenza. Può essere movimentata anche con dispositivi meccanici. Lo stesso dispositivo è utilizzato per il segnalamento di un cantiere mobile assistito da moviere su strada ad unica carreggiata.

### 2.1.5 SEGNALI LUMINOSI

**DISPOSITIVI LUMINOSI A LUCE GIALLA** (art. 36 reg. fig. in Tav. 0) durante le ore notturne e in tutti i casi di scarsa visibilità lo sbarramento obliquo che precede eventualmente la zona di lavoro deve essere integrato da dispositivi a luce gialla lampeggiante, in sincrono o in progressione (luci scorrevoli); i margini longitudinali della zona di lavoro possono essere integrati con dispositivi a luce gialla fissa.

**DISPOSITIVI LUMINOSI A LUCE ROSSA** (art. 36 reg. fig. in Tav. 0) durante le ore notturne e in tutti i casi di scarsa visibilità le barriere di testata delle zone di lavoro deve essere munite di idonei apparati luminosi di colore rosso a luce fissa (almeno una lampada ogni 1,5 m di barriera di testata). Il segnale "lavori" (fig. II. 383) deve essere munito di analogo apparato luminoso di colore rosso a luce fissa.

### 2.1.6 SEGNALI ORIZZONTALI (STRALCIO ART. 35 REGOLAMENTO DEL C.D.S.)

I segnali orizzontali a carattere temporaneo devono essere applicati in corrispondenza di cantieri, lavori o deviazioni di durata superiore a sette giorni lavorativi salvo i casi in cui condizioni atmosferiche o del fondo stradale ne impediscano la corretta apposizione. In tali casi si applicano i dispositivi retroriflettenti integrativi che possono essere usati anche per rafforzare i segnali orizzontali temporanei in situazioni particolarmente pericolose. Questi ultimi non devono avere un'altezza superiore a 2,5 cm. E sono applicati con idoneo adesivo di sicurezza.

### **3. CARATTERISTICHE DEI SEGNALI TEMPORANEI**

---

In base alla direttiva comunitaria 89/106 CEE, per quanto attiene ai segnali verticali temporanei, per la realizzazione delle facce a vista dovrà ritenersi idoneo l'utilizzo di pellicole retroriflettenti che abbiano ottenuto la marcatura CE ai sensi della norma armonizzata, senza alcun obbligo di ulteriori certificazioni, purchè in coerenza con quanto previsto dal Regolamento e dal Decreto Ministeriale 10 Luglio 2002 «Disciplina tecnico relativo agli schemi segnaletici, differenziati per categoria di strada, da adottare per il segnalamento temporaneo (così come previsto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione e i sistemi informatici e statistici direzione generale per la sicurezza stradale. Prot. n. 4867/RU del 05.08.2013).»

#### **3.1.1 COLORI**

---

I segnali verticali di pericolo e di indicazione utilizzati nella segnaletica temporanea sono a fondo giallo. Se più segnali e/o simboli compaiono su un unico pannello, il fondo del segnale composito deve essere giallo. Fanno eccezione i segnali compositi impiegati nei presegnali di cantiere mobile, e più in generale con luci incorporate, per meglio evidenziare le luci gialle.

Al fine di consentire l'avvistamento di segnali verticali, soprattutto nelle condizioni di scarsa visibilità, è raccomandato l'utilizzo del colore giallo con il più alto fattore di luminanza. I segnali orizzontali temporanei sono di colore giallo con le coordinate tricromatiche fissate nella norma UNI EN 1436 e s.m.i I segnali luminosi verticali, anche a messaggio variabile, hanno la stessa configurazione dei corrispondenti segnali verticali non luminosi. I segnali a messaggio variabile del tipo alfanumerico hanno scritte di colore giallo su fondo nero. Le lanterne semaforiche impiegate nei cantieri sono uguali a quelle permanenti.

I dispositivi luminosi per migliorare l'avvistamento dei mezzi segnaletici rifrangenti e per migliorare la visibilità notturna sono generalmente costituiti da lanterne impiegate singolarmente o in opportune combinazioni, a luce rossa fissa, a luce gialla fissa, a luce gialla lampeggiante.

I dispositivi integrativi di segnaletica orizzontale e gli eventuali cordoli posti a delimitazione delle corsie o del margine della carreggiata sono di colore giallo.

I segnali complementari (barriere, paletti di delimitazione, delineatori modulari, coni e delineatori flessibili) sono di colore bianco e rosso con la disposizione descritta al paragrafo 2.1.4.

Le recinzioni da impiegare nei cantieri (art. 32 reg.) sono di colore rosso arancio. Le stesse recinzioni sono segnalate con luci rosse fisse e con dispositivi rifrangenti rossi.

#### **3.1.2 DIMENSIONI**

---

Le dimensioni dei segnali verticali, luminosi e complementari sono le stesse della corrispondente segnaletica permanente, con le stesse modalità di impiego per quanto attiene ai loro formati ed eventuali deroghe. Le dimensioni dei segnali verticali solo temporanei sono quelle fissate nel regolamento e nel presente disciplinare. La segnaletica orizzontale temporanea ha le stesse dimensioni della segnaletica orizzontale permanente prevista per il tipo di strada o tratto di strada risultante dalla presenza del cantiere lungo la quale è installata.

#### **3.1.3 RIFRANGENZA**

---

Tutti i segnali impiegati nella segnaletica temporanea devono essere percepibili e leggibili di notte come di giorno (art. 79 reg.) In particolare per i segnali aventi la faccia utile realizzata con la pellicola retroriflettente valgono le prescrizioni dei commi 11 e 12 dell'art. 79 e del comma 3 dell'art. 36 del regolamento. Per quanto

riguarda la segnaletica orizzontale occorre riferirsi alla norma UNI EN 1436 e s.m.i con obbligo di garantire la classe R5 per le strade di tipo A, B e D e classe R3 o R5 per gli altri tipi di strade.

### **3.2 SOSTEGNI E SUPPORTI**

---

I pannelli devono essere solidamente fissati con un sostegno ed essere stabili (comma 3 art. 30 reg.) I sostegni e i supporti dei segnali stradali impiegati nel segnalamento temporaneo devono essere conformi a quanto prescritto all'art. 82 del regolamento.

L'impiego di materiali non metallici deve essere approvato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Possono essere utilizzati supporti e sostegni o basi mobili di tipo trasportabile e ripiegabile purché ne sia assicurata la stabilità nelle condizioni di impiego. Gli eventuali zavorramenti dei sostegni devono essere realizzati con materiali che non devono costituire pericolo o intralcio per la circolazione (art. 30 comma 3 reg.)

## 4. LIMITAZIONE DI VELOCITÀ

---

### 4.1 LA GRADUAZIONE DI LIMITAZIONE DI VELOCITÀ

---

Nella segnalazione temporanea la limitazione di velocità non è sempre necessaria poiché il segnale “Lavori” o “Altri pericoli” per la loro natura “impongono agli utenti il rispetto di una regola elementare di prudenza consistente nel prevedere la possibilità di dover adeguare la loro velocità”. Tuttavia per evitare comportamenti differenti tra i vari utenti della strada per effetto di una diversa valutazione del pericolo, ed in coerenza con quanto esposto nel cap.2, è opportuno comunque avere criteri uniformi nella scelta dei limiti di velocità da imporre.

La limitazione di velocità deve essere attuata a decrescere per blocchi (livelli) di 20 km/h ordinariamente. Il numero dei diversi segnali da utilizzare sarà generalmente al massimo pari a tre. Quindi se si vuole diminuire la velocità di 70 km/h (ad esempio passare 130 a 60 km/h in avvicinamento ad uno scambio di carreggiata in autostrada) il terzo livello di riduzione sarà portato a 30 km/h (110, 90, 60).

In ossequio al criterio di credibilità dei segnali dovrà essere evitato l’impiego di segnali di limitazione di velocità eccessivamente ridotta (5, 10 o 20 km/h) che non siano effettivamente giustificati da condizioni della superficie stradale o di circolazione particolarmente penalizzanti. Tra l’altro limitazioni siffatte sono difficilmente valutabili anche da parte di utenti corretti, mancando spesso a bordo dei moderni veicoli tachimetri che riportino tali velocità.

### 4.2 IL SEGNALAMENTO

---

La limitazione di velocità è imposta agli utenti attraverso il segnale di “limite massimo di velocità”. L’utente deve sempre sapere perchè la velocità è limitata. Pertanto, il segnale di limite massimo di velocità non deve mai essere il primo segnale incontrato dall’utente e quindi deve essere collocato dopo un segnale di pericolo.

Nell’ambito dell’area di cantiere, il segnale di “limite massimo di velocità” deve essere ripetuto ogni volta che il tratto di strada interessato è più lungo di 1,0 km. La segnaletica di fine prescrizione è obbligatoria. Si attua con un segnale di “Fine limitazione di velocità” o di “Via Libera”. Tuttavia se la prescrizione permanente e quella legata al cantiere riguarda solo la limitazione di velocità, l’impiego del segnale di “Fine limitazione” non è obbligatorio. La limitazione di velocità permanente sarà ristabilita con il segnale di limite massimo di velocità appropriato.

## 5. POSIZIONAMENTO DEI SEGNALI

---

### 5.1 DISTANZA TRA PANNELLI

---

Per essere memorizzati dagli utenti i segnali devono essere distanziati tra loro in uno spazio coerente con la velocità imposta in avvicinamento e lungo il cantiere. I segnali devono essere innanzitutto visibili, pertanto la distanza sopraindicata può essere variata in presenza di schermature o di ostacoli come pile di ponti, curve, vegetazione, ecc. Si dovrà comunque curare la dislocazione in sequenza dei segnali in modo da evitare che un segnale copra quello successivo.

### 5.2 SEGNALI DI AVVICINAMENTO, DI POSIZIONE, DI FINE PRESCRIZIONE

---

Un sistema segnaletico temporaneo completo comprende di norma:

- una segnaletica di avvicinamento situata a monte della zona pericolosa da segnalare;
- una segnaletica di posizione collocata immediatamente a ridosso e lungo la zona interessata;
- una segnaletica di fine prescrizione collocata a valle della zona interessata.

Per i cantieri importanti, o con collocazione di difficile avvistamento, la segnaletica di avvicinamento può essere preceduta da una (nelle strade a doppio senso di circolazione) o due (nelle strade a carreggiate separate) lanterne a luce gialla lampeggiante di grande diametro (minimo 30 cm) in previsione di possibile formazione di coda, modulandone la distanza dal primo segnale in funzione della prevedibile entità della coda stessa. Per tali dispositivi si suggeriscono le seguenti distanze minime di impianto:

- m 250 prima del segnale "Lavori" sulle strade a doppio senso di circolazione e nelle strade urbane di scorrimento;
- m 750 prima del segnale "Lavori" sulle strade di tipo A e B con due corsie per senso di marcia;
- m 1000 prima del segnale "Lavori" sulle strade di tipo A e B con tre o più corsie per senso di marcia.

In corrispondenza delle lanterne deve essere collocato anche un segnale "Lavori" corredato di pannello integrativo di distanza dal cantiere. In questo caso non è necessaria la lanterna a luce rossa fissa in abbinamento. L'inizio della segnaletica di posizione corrisponde all'inizio della zona di deviazione o, in assenza di tale zona, alla barriera frontale.

### 5.3 INSTALLAZIONE

---

La segnaletica di avvicinamento è posta sulla corsia di emergenza, se presente, o sulla banchina. La segnaletica di posizione è posta sulla corsia di emergenza, se presente, o sulla banchina o sulla carreggiata se il pericolo insiste su di essa.

I segnali verticali sono montati su cavalletti o altri idonei sostegni con il bordo inferiore a non meno di 60 cm dal suolo, fatta eccezione per i segnali di cantiere mobile e per i segnali di corsia di altezza a m 1,35.

Nel caso di cantiere in centro abitato si dovrà avere cura che i segnali installati su marciapiedi o su percorsi pedonali non costituiscono pericolo od intralcio per i pedoni. I cavalletti, ed i sostegni più in generale, devono avere una configurazione tale da consentire un'installazione dei segnali in posizione verticale o pressochè verticale ed il collegamento dei dispositivi luminosi quando gli stessi sono prescritti. Questi ultimi, se non sono incorporati, devono essere posizionati al di sopra del segnale in modo da non coprire la faccia utile dello stesso.

## **6. SICUREZZA DELLE PERSONE**

---

### **6.1 PERSONALE IN STRADA**

---

Gli operatori che intervengono in strada o nelle aree di cantiere devono essere costantemente visibili, tanto agli utenti della strada che ai conducenti di macchine operatrici circolanti nel cantiere. Gli stessi sono tenuti ad indossare capi di abbigliamento ad alta visibilità, di classe 3 o 2, conformi alle disposizioni di cui al D.M. 9 giugno 1995 o alla norma UNI EN 471. Gli addetti alla posa, manutenzione e guardiania della segnaletica dovranno indossare esclusivamente capi di abbigliamento in classe 3. I capi conformi alle norme citate sono marcati con l'indicazione della classe di appartenenza.

In presenza di sensi unici alternati ad alta visibilità, delle apposite "palette" (fig. II 403 reg.). E' comunque obbligatorio il rispetto delle altre norme specifiche di settore riguardanti la sicurezza degli operatori (D.Lgs. 81/2008 – Titolo I e Titolo IV).

### **6.2 SICUREZZA DEI PEDONI**

---

La segnaletica di sicurezza dei lavori, dei depositi, degli scavi e dei cantieri stradali deve comprendere speciali accorgimenti a difesa della incolumità dei pedoni che transitano in prossimità dei cantieri stessi. I cantieri edili, gli scavi, i mezzi e macchine operatrici, nonché loro raggio d' azione, devono essere sempre delimitati, soprattutto sul lato dove possono transitare pedoni, con barriere, parapetti o altri tipi di recinzioni così come previsto dall' art. 32, comma 2 del regolamento. Se non esiste marciapiede, o questo è stato occupato dal cantiere, occorre delimitare e proteggere un corridoio di transito pedonale, lungo il lato o i lati prospicienti il traffico veicolare, della larghezza di almeno un metro. Detto corridoio può consistere in un marciapiede temporaneo costruito sulla carreggiata, oppure in una striscia di carreggiata protetta, sul lato del traffico, da barriere o da parapetto di circostanza segnalati dalla parte della carreggiata, come precisato al capitolo 3. Tombini e ogni tipo di portello, aperti anche per un tempo brevissimo, situati sulla carreggiata o in banchine o su marciapiedi, devono essere completamente recintati (fig. II. 402).

## 7. SEGNALAMENTO DEI VEICOLI

---

Tutti i veicoli, i mezzi operativi o mezzi d'opera che hanno necessità di accedere al cantiere, come definito nella premessa, devono essere dotati di dispositivi supplementari lampeggianti di luce gialla o arancio sempre attivi.

### 7.1 REGOLAMENTAZIONE

---

I mezzi operativi ed i mezzi d'opera che per la loro presenza possono costituire un pericolo per gli utenti della strada, -devono portare posteriormente il segnale di "Passaggio obbligatorio per i veicoli operativi" (fig. II. 398) con freccia orientata verso il lato dove il veicolo può essere superato.

Con lo stesso segnale devono essere equipaggiati anche i veicoli che, per la natura del carico, la massa o l'ingombro devono procedere a velocità particolarmente ridotta.

Tali dispositivi devono essere di tipo approvato da Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile - Dipartimento per i Trasporti Terrestri - o conformi a Direttive C.E.E o a regolamenti ECE/ONU recepiti dallo stesso Ministero. Il numero dei dispositivi ed il loro collocamento sul veicolo è quello necessario a garantire il rispetto, anche per i veicoli a pieno carico, degli angoli di visibilità è prescritti dall'art. 266 del Regolamento. L'impiego di tali dispositivi è consentito solo nelle situazioni che li giustificano. I veicoli operativi, anche se sono fermi per compiere lavori di manutenzione di brevissima durata, devono essere presegnalati con opportuno anticipo con il segnale "Lavori" ed altri segnali ritenuti necessari in relazione allo stato dei luoghi.

## 8. COLLOCAZIONE E RIMOZIONE DEI SEGNALI

---

### 8.1 PRINCIPI GENERALI

---

La posa e la rimozione dei segnali costituisce, di per se stessa, un cantiere che merita la massima attenzione, come il cantiere o pericolo che si intende segnalare. In particolare la posa e la rimozione dei coni e dei delineatori flessibili e l'eventuale tracciamento associato costituisce una fase particolarmente delicata per la sicurezza degli operatori. La sicurezza dipende dal rispetto di procedure che rispondono in particolare agli imperativi seguenti:

- la segnaletica deve essere coerente in ogni momento, di modo che svolga il suo ruolo sia nei confronti degli utenti che del personale impiegato nella sua posa in opera;
- l'esposizione del personale al lavoro nella zona di circolazione deve essere ridotta al minimo.

Non è qui il caso di dettagliare i metodi di posa e rimozione dei segnali. Essi sono propri di ogni situazione da affrontare (numero dei segnali da mettere in opera, posizionamento, veicoli da impiegare, ecc..) e possono, a volte, essere complessi e sensibilmente vincolanti per chi deve operare. Le operazioni sulla corsia di sinistra o sullo spartitraffico possono essere particolarmente delicate.

Ogni caso deve essere oggetto di una riflessione preliminare approfondita e ispirata ai principi fin qui esposti. Queste riflessioni possono tradursi in un quaderno di procedure proprie di ogni ente proprietario di strade che ne assicura il rispetto, e per la previsione di impiego di veicoli specialmente adattati al trasporto e alla posa e rimozione dei segnali. E' necessario, inoltre, che gli operatori chiamati ad effettuare questi compiti ricevano una formazione specifica e che le modalità operative siano analizzate e rimesse in discussione periodicamente.

### 8.2 POSA DEI SEGNALI

---

Se non è possibile installare tutti i segnali in una sola operazione, questi saranno depositati di piatto sulla banchina o sullo spartitraffico in corrispondenza del punto di impianto, quindi rialzati una volta terminato l'approvvigionamento. Come regola generale, si mettono in opera i segnali nell'ordine in cui gli utenti della strada li incontrano, prima la segnaletica di avvicinamento, poi quella posizione, assicurandosi, durante la posa, che ogni pannello sia perfettamente visibile.

Le regole descritte sono valide per i cantieri o i pericoli temporanei prevedibili. Nelle situazioni di emergenza, è importante, in via prioritaria, mettere in opera una segnaletica di posizione sufficiente, poi una segnaletica avvicinamento minimale.

L'insieme sarà di seguito rapidamente integrato e completato se necessario.

### 8.3 RIMOZIONE DEI SEGNALI

---

La segnaletica temporanea deve essere rimossa od oscurata appena cessate le cause che ne hanno reso necessario il collocamento. Se si intende ristabilire la segnaletica permanente o stabilire una nuova segnaletica temporanea particolare (es. segni orizzontali in rifacimento), bisogna farlo dopo la rimozione della precedente segnaletica temporanea. I segnali devono, in generale, essere rimossi od oscurati nell'ordine inverso della posa normale. Alcune condizioni particolari di manovra dei veicoli di raccolta possono tuttavia imporre deroghe a questa regola.

#### **8.4 SEGNALETICA TEMPORANEA DI NOTTE E IN CONDIZIONI DI SCARSA VISIBILITÀ**

---

Che sia in attività o meno, un cantiere di notte, in condizioni di scarsa visibilità, o in galleria, presenta rischi particolari per gli utenti della strada ed eventualmente per il personale impegnato. La segnaletica deve dunque essere rinforzata. Perciò è raccomandabile che tutti i pannelli siano rivestiti di pellicola retroriflettente di classe 2. Il primo pannello di pericolo incontrato è dotato inoltre di una luce rossa fissa. La delimitazione del raccordo obliquo è rinforzata con luci gialle in sincrono o a scorrimento. Sulle deviazioni parziali è consigliato illuminare la zona a monte in corrispondenza della divergenza delle corsie allo scopo di migliorare la percezione del punto di scelta. L'illuminazione della zona di cantiere costituisce un fattore aggiuntivo di sicurezza ma non autorizza una riduzione della segnaletica da mettere in opera.

#### **8.5 SEGNALETICA ORIZZONTALE TEMPORANEA**

---

La segnaletica orizzontale temporanea è un dispositivo di guida degli utenti della strada affidabile, efficace, che non necessita di particolare sorveglianza e manutenzione. Quando in occasione di lavori i momenti da compiere sono diversi da quelli indicati dalla segnaletica orizzontale permanente, è necessario segnalarli. In particolare:

- per la separazione di correnti di traffico nello stesso senso con corsie di larghezza ridotta;
- per separare correnti di traffico in senso opposto, ad integrazione dei dispositivi di segnaletica verticale, con utilizzo della carreggiata in maniera diversa dalla condizione permanente;
- per guidare gli utenti nelle deviazioni provvisorie e negli scambi di carreggiata;
- per delimitare percorsi e attraversamenti pedonali in posizioni diverse da quelle permanenti.

Le modalità di impiego sono le stesse della segnaletica orizzontale permanente. Particolare cautela dovrà essere adottata per la sua posa in opera poiché tale operazione si esegue in genere sotto traffico. La stessa dovrà essere rimossa alla chiusura del cantiere.

#### **8.6 OSCURAMENTO DELLA SEGNALETICA VERTICALE NON FUNZIONALE**

---

Tutta la segnaletica verticale presente in carreggiata non più funzionale e che sia in contrasto con la cantierizzazione, dovrà essere oscurata non con la rotazione dei segnali ma con l'applicazione di bande elastiche di colore rosso o, preferibilmente con l'impiego di idonee schermature.

#### **8.7 RIMOZIONE DELLA SEGNALETICA ORIZZONTALE NON FUNZIONALE**

---

Tutta la segnaletica orizzontale non funzionale dovrà essere cancellata mediante asportazione con attrezzatura meccanica e senza danneggiare lo stato di usura della pavimentazione senza lasciare tracce e residui, ciò condiziona i prodotti in vernice da utilizzare.

## 9 . CANTIERI FISSI

---

### 9.1 SEGNALETICA IN AVVICINAMENTO

---

Si compone, secondo i casi, di: Sul lato destro:

- un segnale “Lavori” o “Altri pericoli” con eventuale pannello integrativo;
- segnali di “Riduzione corsie” con pannello integrativo di distanza;
- segnali di “Divieto di sorpasso” e “Limite massimo di velocità”;
- altri segnali di pericolo o di prescrizione ritenuti necessari;
- eventuali segnali di preavviso e direzione in caso di deviazione.

Nel caso di strade a carreggiate separate la stessa segnaletica deve essere, in genere, ripetuta sullo spartitraffico. Se la larghezza di quest’ultimo non è adeguata, segnaletica di ripetizione può essere di formato ridotto. La messa in opera della segnaletica sullo spartitraffico comporta che uno o più operatori attraversino la carreggiata. In certi casi il rischio che devono correre questi ultimi può indurre a rinunciare alla ripetizione sullo spartitraffico. In tale circostanza, e se lo spartitraffico non consente neppure l’installazione di segnali di formato ridotto, occorre integrare la segnaletica in avvicinamento per garantire la visibilità.

### 9.2 SEGNALETICA DI POSIZIONE

---

Essa comprende:

- uno o più raccordi obliqui realizzati con barriere, coni, delineatori flessibili o palette di delimitazione integrati da segnali di obbligo o delineatori di curva provvisoria;
- una delimitazione longitudinale costituita normalmente da coni o delineatori flessibili opportunamente spazati tra loro;
- eventuali ulteriori segnali di pericolo e prescrizione ripetuti nel caso di cantieri molto estesi (ogni volta che il tratto di strada interessato è più lungo di 1,0 km).

Per motivi di sicurezza, il cantiere propriamente detto (zona di lavoro) deve, preferibilmente, essere situato ad opportuna distanza dalla fine del raccordo obliquo. In strade a carreggiate separate, ove possibile, è suggerito un franco di sicurezza di circa 150 metri tra l’effettiva zona di lavoro e la fine del raccordo obliquo. Qualora la presenza dei lavori, dei depositi o dei cantieri stradali determini un restringimento della carreggiata è necessario apporre il segnale di pericolo temporaneo “strettoia”.

In caso di carreggiata a doppio senso di marcia, se la larghezza della strettoia è inferiore a 5,60 m occorre istituire il transito a senso unico alternato regolato in tre possibili modi:

#### A) TRANSITO ALTERNATO A VISTA

Deve essere installato il segnale negativo “Dare precedenza nel senso unico alternato” (fig. II. 41) dalla parte in cui il traffico incontra l’ostacolo e deve deviare. Reciprocamente l’altro segnale “Diritto di precedenza nel senso unico alternato” (fig. II. 45) dà la priorità a quel senso di circolazione che è meno intralciato dai lavori. Da impiegarsi se gli estremi del cantiere sono distanti non più di 50 m e con traffico modesto.

#### B) TRANSITO ALTERNATO DA MOVIERI

Questo sistema richiede due movieri muniti di apposita paletta, posti a ciascuna estremità della strettoia, i quali presentano al traffico uno la faccia verde, l’altro la faccia rossa della paletta. Il funzionamento di questo sistema è legato al buon coordinamento dei movieri, che può essere

stabilito a vista o con apparecchi radio ricetrasmittenti o tramite un terzo moviere intermedio munito anch'esso di paletta.

**C) TRANSITO ALTERNATO A MEZZO SEMAFORI**

Quando non sia possibile ricorrere ai due sistemi precedenti per la lunghezza della strettoia o a causa della non visibilità reciproca tra le due estremità della strettoia stessa, il senso alternato deve essere regolato da due semafori comandati a mano o con funzionamento automatico. Fuori dai centri abitati l'impianto semaforico deve essere preceduto dal segnale di pericolo temporaneo "Semaforo" (fig. II. 404). Il collegamento "semaforo-centralina-semaforo" può avvenire via cavo o via radio o con altri sistemi che comunque garantiscono l'affidabilità del collegamento. Il semaforo va posto sul lato destro, all'altezza della striscia di arresto temporanea. Se il traffico in approccio può disporsi su più file, il semaforo deve essere ripetuto a sinistra, sulla linea di separazione dei sensi di marcia. La messa in funzione di impianto semaforico per transito alternato deve essere autorizzata dall' Ente proprietario o concessionario della strada, che ha la facoltà di stabilire o modificare la durata delle fasi in relazione alle situazioni di traffico.

### **9.3 SEGNALETICA DI FINE PRESCRIZIONE**

---

La fine delle prescrizioni è segnalata con uno o più segnali "Fine prescrizione" a cui deve essere abbinato il segnale qualora il limite di velocità sia inferiore a 130 km/h o vige un divieto di sorpasso, segnali relativi alle prescrizioni valide sulla strada a valle del cantiere.

### **9.4 ULTERIORE SEGNALETICA**

---

Ai tre gruppi di segnali sopra elencati devono essere aggiunti i segnali luminosi e i segnali orizzontali temporanei richiamati ai paragrafi 8.4 e 8.5 secondo le modalità descritte, e gli eventuali ulteriori mezzi di delimitazione o segnali complementari adeguati alle singole circostanze.

### **9.5 ORGANIZZAZIONE DEGLI SCAMBI DI CARREGGIATA SU STRADE DI TIPO A,B,D**

---

Trattandosi di strade a carreggiate separate, di particolare rilievo appare l'organizzazione degli schemi quando si operano scambi di carreggiata. In tali casi parte del traffico (scambio parziale) o tutto il traffico (scambio totale) viene portato sulla carreggiata del verso opposto.

Per effettuare uno scambio si opera nel modo seguente:

- nel senso di marcia del cantiere:
  - a) il numero delle corsie in genere subisce una riduzione,
  - b) il flusso di circolazione si stabilizza,
  - c) una o più corsie scambiano,
  - d) le correnti di circolazione opposte sono fisicamente separate;
- nel senso di marcia opposto al cantiere la riduzione o deviazione delle corsie deve essere realizzata prima della sezione a doppio senso allo scopo di stabilizzare il flusso di circolazione.

### 9.5.1 RIDUZIONE DEL NUMERO DI CORSIE

La riduzione, quando effettuata, può essere fatta a destra o a sinistra. La riduzione in sinistra, deviando la corsia di marcia veloce su quella di marcia lenta, potrebbe offrire all'utente della strada una migliore sicurezza. Di contro la posa e la rimozione della segnaletica è più complicata e per certi aspetti più pericolosa. E' compito di ogni Ente proprietario o gestore di strada, in funzione del tipo di traffico e della durata del cantiere esaminare tra le varie soluzioni quella che meglio si adatta al contesto.

### 9.5.2 STABILIZZAZIONE DEL FLUSSO DI CIRCOLAZIONE

L'utente della strada effettua due manovre. La prima è connessa alla riduzione delle corsie, la seconda si effettua durante lo scambio propriamente detto. Per motivi di sicurezza e per la migliore funzionalità dello scambio è opportuno stabilizzare il flusso di circolazione entro queste due manovre. Per poterlo fare l'inizio dello scambio dovrà essere situato ad una distanza di almeno 200 m dopo la fine del raccordo obliquo di chiusura della corsia. Su questa lunghezza, sufficiente per stabilizzare i flussi di circolazione, sarà possibile posizionare il segnale di limite massimo di velocità e il pannello di indicazione di scambio di carreggiata. Così l'informazione della seconda manovra sarà data una volta effettuata la prima.

### 9.5.3 SCAMBIO

Sul tronco autostradale A10, per la sua conformazione, può essere attuato il solo scambio di una corsia. L'ampiezza dei varchi nello spartitraffico consente una velocità massima nel punto di scambio limitata a 40 km/h.

Particolare cura deve essere dedicata alla dislocazione dei segnali in corrispondenza dello scambio per evitare che gli stessi si sovrappongono nella visione prospettica. In tali casi la loro collocazione planimetrica e la loro altezza deve essere studiata perché tale condizione non si verifichi. Non sono consentiti scambi in galleria. In caso di cantiere che interessi una galleria il segnalamento in avvicinamento e lo scambio devono essere attuati all'esterno, con uso a doppio senso di marcia della galleria contigua. In caso di gallerie ravvicinate in successione i segnali in avvicinamento e lo scambio devono essere collocati all'esterno della prima galleria.

Adeguata attenzione deve essere dedicata all'allestimento delle chiusure di carreggiate con il posizionamento della segnaletica provvisoria tale da permettere la sua eventuale apertura in situazione di emergenza nonché eventuali depositi. A tal fine, si raccomanda che i mezzi operativi di cantiere nel tratto chiuso al traffico, siano collocati in maniera ordinata senza impegnare entrambe le corsie.

Dove la tipologia di lavorazioni lo consenta occorrerà, lungo la carreggiata chiusa al traffico, predisporre nella mezzeria una fila di coni per l'eventuale transito in emergenza dell'utenza autostradale.

### 9.5.4 SEPARAZIONE DI CORRENTI OPPOSTE

La separazione di correnti opposte è effettuata a mezzo di dispositivi discontinui (esclusivamente delineatori flessibili) o continui (cordoli delimitatori di corsia). Ognuno di questi dispositivi, per i vantaggi e inconvenienti rispettivi, ha condizioni di impiego diverse. I delineatori, facilmente posizionabili, saranno preferibilmente utilizzati per i cantieri di breve/media durata o nei cantieri che necessitano di uno spostamento frequente dell'allineamento di separazione delle correnti di traffico. Al contrario, i cordoli delimitatori di corsia, che meglio rispondono alle esigenze di sicurezza, possono essere utilizzati in cantieri dove i dispositivi di separazione delle correnti restano per lungo tempo in opera.

## 10 .CANTIERI MOBILI

---

### 10.1 DEFINIZIONE

---

Un cantiere mobile è caratterizzato da una progressione continua ad una velocità che può variare da poche centinaia di metri al giorno a qualche chilometro all'ora. Per la segnaletica dei cantieri mobili, allo stato attuale delle tecniche di segnalamento, è previsto l'impiego di più veicoli appositamente attrezzati. Di norma il cantiere mobile può essere usato solo su strade con almeno due corsie per senso di marcia. L'impiego in galleria è consentito solo se in quest'ultima vi sono almeno due corsie per senso di marcia ed un'adeguata illuminazione, e nel rispetto delle ulteriori limitazioni riportate nelle tav. 26 del presente sommario. Sarà inoltre opportuno che il cantiere sia operativo in condizioni di scarso traffico.

### 10.2 REGOLE DI MESSA IN OPERA DELLA SEGNALETICA

---

Per quanto possibile le regole di segnalamento sono le stesse dei cantieri fissi, nel senso che è previsto un segnalamento in anticipo ed un segnalamento di localizzazione. I sistemi si differenziano a seconda delle corsie di marcia interessate. Nel caso di cantiere che riguarda la banchina, la corsia di emergenza o la corsia di destra il sistema segnaletico si riduce ad un minimo di due dispositivi costituiti da:

- segnale mobile di preavviso o presegnale di cantiere mobile disposto in banchina o sulla corsia di emergenza;
- segnale mobile di protezione disposto sulla banchina, corsia di emergenza o corsia di marcia secondo il tipo di lavoro da eseguire ad una distanza variabile tra i 200 e i 500 metri dal segnale mobile di preavviso a secondo del tipo di strada.

I due segnali si spostano in maniera coordinata all'avanzamento dei lavori in modo che entrambi siano comunque separatamente visibili da almeno 300 metri. In caso non sia possibile garantire tali distanze di avvistamento occorrerà impiegare un ulteriore segnale mobile di preavviso in posizione intermedia. La segnaletica di localizzazione comprende di norma anche la delimitazione della zona di lavoro con coni o paletti di delimitazione. I segnali mobili possono essere situati su un veicolo di lavoro oppure su carrello trainato e nelle fasi non operative i segnali devono essere posti in posizione ripiegata e con dispositivi luminosi spenti. Nel caso di cantiere che riguarda una delle altre corsie il sistema segnaletico è composto da:

- due segnali mobili di preavviso o presegnali di cantiere mobile disposti in banchina o sulla corsia di emergenza e/o sulla corsia di destra;
- segnale mobile in protezione disposto sulla corsia di marcia interessata ad una distanza variabile tra i 200 e i 500 metri dal secondo segnale mobile di preavviso.

Il movimento e l'avvistamento dei segnali è lo stesso del caso precedente così come la delimitazione della zona di lavoro. Sulle strade intersecanti il tratto di strada interessato da cantiere mobile, dove quest'ultimo può presentarsi improvvisamente ai veicoli che svoltano, deve essere collocato il segnale di "Lavori". Sulle strade di tipo C, E ed F, se il cantiere è costituito dalle attività di un singolo veicolo operativo in lento movimento, in condizioni di traffico modesto, e purché lo spazio residuo consenta il passaggio dei veicoli nei due sensi senza apprezzabile disagio, è possibile adottare un sistema di segnalamento costituito dal veicolo operativo segnalato come tale da un moviere munito di bandiera di colore arancio fluorescente il cui movimento ha il significato di rallentamento e richiamo ad una maggiore prudenza.

## 11. GESTIONE DELLE CHIUSURE AUTOSTRADALI

In via del tutto eccezionale e nel solo caso in cui non sia possibile svolgere le attività di cantiere in sicurezza in presenza di traffico è ammessa, ove possibile (si veda elenco sottostante), la chiusura di una tratta elementare autostradale nell'orario compreso dalle 22.00 alle 06.00.

TRATTE CHE PERMETTONO LA CHIUSURA DELL'AUTOSTRADA

TRATTA INTERESSATA	POSSIBILITA' DI CHIUSURA	NOTE
SAVONA – SPOTORNO	SI	
SPOTORNO – FINALE LIGURE	NO	PROBLEMI SULLA VIABILITA' ORDINARIA
FINALE LIGURE – PIETRA LIGURE	SI	
PIETRA LIGURE – BORGHETTO S.S.	SI	
BORGHETTO S.S. – ALBENGA	SI	CRITICITA' ROTONDA CERIALE
ALBENGA – ANDORA	SI	
ANDORA – SAN BARTOLOMEO	SI	
SAN BARTOLOMEO – IMPERIA EST	SI	
IMPERIA EST – IMPERIA OVEST	SI	
IMPERIA OVEST – ARMA DI TAGGIA	SI	
ARMA DI TAGGIA – SANREMO	NO	PROBLEMI SULLA VIABILITA' ORDINARIA
SANREMO – BORDIGHERA	NO	PROBLEMI SULLA VIABILITA' ORDINARIA
BORDIGHERA – VENTIMIGLIA	NO	PROBLEMI SULLA VIABILITA' ORDINARIA

La richiesta della chiusura, oltre ad essere motivata per le esigenze sopra descritte, dovrà essere inoltrata alla Concessionaria entro e non oltre i 7 giorni antecedenti alla chiusura.

Prima dell'ora prevista di chiusura della tratta autostradale l'impresa che ne ha fatto domanda ed alla quale è stata rilasciata la relativa ordinanza per la regolazione del traffico, dovrà comunicare per iscritto al Centro Operativo di Controllo (COC) della Concessionaria, alla Direzione Lavori/Direzione Esecuzione del Contratto, al Coordinatore per la sicurezza in fase di esecuzione (se previsto) ed Coordinatore della Commessa, il nominativo ed il numero di telefono del referente incaricato per la gestione della chiusura. Nel caso si rendessero necessarie variazioni del suddetto personale, l'Impresa dovrà comunicarne la sostituzione con adeguato preavviso non inferiore a 2 ore e comunque prima del suo impiego.

Per tutta la durata della chiusura di tratta il referente dovrà rimanere in cantiere e su richiesta del COC dovrà permettere, compatibilmente con le risultanze del tavolo sulla sicurezza appositamente istituito, il transito di eventuali mezzi di soccorso (Polizia stradale, ambulanze, Vigili del fuoco, ecc.), il passaggio di mezzi operativi (Ausiliari della Viabilità, veicoli dedicati alle operazioni invernali, etc.) o di carichi eccezionali. Sarà inoltre sua cura, interfacciarsi con tutte le imprese operanti sulla tratta chiusa, per verificare che tale esigenza possa trovare applicazione.

Preventivamente all'inizio della posa della segnaletica ed, in ogni caso, non prima di un'ora dall'orario di chiusura previsto, il referente interfacciandosi con il COC dovrà ottenere l'autorizzazione per l'inizio delle attività di posa della segnaletica.

All'ottenimento dell'autorizzazione di cui sopra è onere del referente darne comunicazione all'impresa addetta alla posa e alla gestione della segnaletica.

L'impresa addetta alla posa della segnaletica dovrà comunicare al referente l'avvenuta chiusura della tratta, dell'interdizione delle corsie di immissione in autostrada e delle eventuali aree di servizio o di sosta presenti nel tratto chiuso con apposito personale. Ricevuta tale comunicazione, il referente dovrà informare il COC dell'avvenuta chiusura. Resta inteso che l'interdizione completa al traffico della tratta autostradale dovrà rispettare gli orari sopra riportati.

Sarà obbligo dell'Impresa addetta alla predisposizione della segnaletica presidiare, con personale dedicato, ogni punto di interdizione al traffico (rami di svincolo, corsie di immissione presso le aree di servizio/sosta intercluse, punto di chiusura della carreggiata autostradale in corrispondenza della cuspidine della stazione interessata dall'uscita obbligatoria).

Al termine delle operazioni di cui sopra, il referente dovrà procedere alla bonifica della tratta verificando che all'interno di essa, non vi siano veicoli fermi in sosta che potrebbero transitare inavvertitamente nelle aree di lavoro mettendo a repentaglio la sicurezza dei loro occupanti e quella delle maestranze ivi presenti.

Se durante la verifica della tratta interclusa e delle sue pertinenze venisse riscontrata da parte del personale addetto alla chiusura la presenza di veicoli in sosta, esso dovrà informare gli utenti che, qualora non decidessero di riprendere il viaggio nell'immediato, gli stessi potranno ripartire solo ad avvenuta riapertura della tratta. Il referente di tale circostanza dovrà tempestivamente darne informazione al COC.

Lo stesso personale, successivamente all'attività sopra descritta, provvederà ad inibire fisicamente l'uscita delle aree di servizio/soste con il proprio mezzo o predisponendo opportuna segnaletica stradale.

Resta inteso che l'inizio delle attività di cantiere sono subordinate al completamento della bonifica di tutta la tratta ed all'esecuzione delle attività precedentemente descritte.

Prima della riapertura della tratta, il referente dovrà controllare che la stessa sia idonea a ricevere traffico in sicurezza avendo cura di far allontanare le imprese ancora presenti. Espletata tale verifica, dovrà comunicare al COC l'inizio delle operazioni di rimozione della segnaletica predisposta per la chiusura della tratta autostradale e quindi confermare all'impresa addetta della segnaletica di procedere alla rimozione della stessa ed alla conseguente riapertura della tratta chiusa.

Ricevuta conferma dall'impresa di avvenuta rimozione di tutta la segnaletica, il referente dovrà comunicare al COC la riapertura del tratto autostradale.

## **12 . GUARDIANIA**

---

Nel caso in cui la posa del cantiere implichi la riduzione di corsia, tutti gli apparati di segnalazione (segnaletica verticale, cascate luminose, freccioni, delineatori flessibili di corsia, coni, ecc.) dovranno essere sorvegliati e controllati sulle 24h dei giorni feriali e festivi da un servizio di sorveglianza composto da almeno un addetto munito di mezzo al fine del suo corretto mantenimento in piena efficienza così come previsto dall'art. 21 comma 2 del D.Lgs. 30 aprile 1992 n. 285.

Nel caso in cui la posa del cantiere implichi la chiusura della carreggiata, tutti gli apparati di segnalazione (segnaletica verticale, cascate luminose, freccioni, delineatori flessibili di corsia, coni, ecc.) dovranno essere sorvegliati e controllati sulle 24h dei giorni feriali e festivi da un servizio di sorveglianza composto da almeno due addetti muniti ciascuno di mezzo al fine del suo corretto mantenimento in piena efficienza così come previsto dall'art. 21 comma 2 del D.Lgs. 30 aprile 1992 n. 285.

I mezzi impiegati per lo svolgimento del servizio di guardiania, sia in movimento che durante lo stazionamento, dovranno sempre mantenere azionati i dispositivi supplementari lampeggianti.

## **13 . BARRIERE DI SICUREZZA POSIZIONATE A PROTEZIONE DEL CANTIERE**

---

Tutti gli apparati di segnalazione (segnaletica verticale, cascate luminose, freccioni, delineatori flessibili di corsia, coni, ecc.) dovranno essere sorvegliati e controllati sulle 24h dei giorni feriali e festivi da personale addetto al servizio di guardiania al fine del loro mantenimento in piena efficienza così come previsto dall'art. 21 comma 2 del D.Lgs. 30 aprile 1992 n. 285.

Le barriere tipo N.J., da posizionare a protezione delle aree di cantiere, dovranno essere collegate con gli opportuni dispositivi (piastra d'acciaio al piede e manicotto in testa), collocati su un adeguato piano di posa

e non dovranno mai essere posizionati di punta rispetto alla direzione del traffico. Ad installazione completata dovete inviare alla DL una “Dichiarazione di conformità di installazione della barriera di sicurezza” attestante che il dispositivo di sicurezza è stato installato conformemente alle prescrizioni tecniche descritte nel relativo manuale di installazione redatto dal produttore.

A tergo delle barriere N.J. dovrà essere sempre previsto un adeguato spazio privo di ostacoli non abbattibili necessario per il corretto funzionamento delle stesse; in corrispondenza dei tratti iniziali inclinati di approccio occorre predisporre un impianto luminoso intermittente/sequenziale associato a paletti di delimitazione (Figura II 394 art. 33 del D.P.R. 495/92).

Sui dispositivi di sicurezza (barriere New Jersey in cls) dovranno essere installati ogni 18 m circa (nei tratti di rettilineo) e ogni 12 m circa (nei tratti di curva), elementi rifrangenti “catadiottri doppi” dimensioni non inferiori a cm. 10x15.

## **14 PRESCRIZIONI GENERALI**

---

Tutti gli apparati di segnalazione (segnaletica verticale, cascate luminose, frecce, delineatori flessibili di corsia, coni, ecc.) dovranno essere sorvegliati e controllati sulle 24h dei giorni feriali e festivi da personale addetto al servizio di guardiania al fine del loro mantenimento in piena efficienza così come previsto dall’art. 21 comma 2 del D.Lgs. 30 aprile 1992 n. 285.

Gli accessi e le uscite dalle aree di cantiere dovranno essere sempre sorvegliati da personale addetto che dovrà a sua volta gestire l’entrata/uscita dei mezzi operativi durante tutte le ore di lavoro.

Nel corso dei lavori, sulla sede autostradale e sue pertinenze non dovranno essere dispersi o accumulati rifiuti o materiali di risulta che sarà cura dell’Impresa, nel rispetto delle norme vigenti in materia, trasportare alle discariche autorizzate.

Gli impianti di illuminazione artificiali utilizzati nel corso di eventuali attività notturne dovranno essere orientati in modo tale da non creare un potenziale pericolo per la sicurezza del traffico autostradale.

Tutta la cartellonistica provvisoria, nei tratti a due correnti veicolari nella stessa direzione di flusso, deve essere installata su entrambi i lati della carreggiata a due correnti veicolari e rispettare rigorosamente i principi del segnalamento temporaneo citati nel D.M. del 10 luglio 2002 e s.m.i..

La segnaletica verticale dovrà essere fissata esclusivamente con sistemi di aggancio certificati composti da staffe, collari e supporti omologati secondo norme vigenti e non dovrà in alcun modo essere deteriorata o danneggiata.

Tutti i segnali impiegati nella segnaletica temporanea dovranno essere percepibili e leggibili di notte come di giorno (art. 79 reg.).

I dispositivi luminosi a luce gialla e/o rossa devono essere posizionati su opportuni sostegni al fine di non coprire la faccia del cartello (art. 5.3 del D.M. del 10 luglio 2002 e s.m.i.).

La segnaletica verticale di prescrizione deve essere posizionata evitando schermature e ostacoli fissi quali pile di ponti, curve, barriere di sicurezza, recinzioni di cantiere, vegetazione, ecc. al fine di rispettare quanto più possibile il principio di visibilità e leggibilità da parte dell’utente.

In prossimità della testata di ogni cantiere di durata superiore ai 7 giorni lavorativi deve essere apposto apposito pannello di cui alla fig. II 382 (Art. 30 comma 6 del D.P.R. 16.12.1992 N. 495).

**TAVOLE RAPPRESENTATIVE DEGLI SCHEMI  
SEGNALETICI TEMPORANEI**

### By-pass - Tipologia e prescrizioni d'utilizzo

	Posizione km	Tipo bypass	Descrizione tipologia	Note
1	45+090	Cmr	By-pass chiuso con guardiavia mobile con ruote	Es. Utilizzabile solo per scambio/rientro
2	46+445	Cmr	By-pass chiuso con guardiavia mobile con ruote	
3	46+900	Cmr	By-pass chiuso con guardiavia mobile con ruote	
4	49+375	Cmr	By-pass chiuso con guardiavia mobile con ruote	
5	52+260	Cmr	By-pass chiuso con guardiavia mobile con ruote	
6	52+910	Cmr	By-pass chiuso con guardiavia mobile con ruote	
7	54+190	Cmr	By-pass chiuso con guardiavia mobile con ruote	
8	56+275	Cmr	By-pass chiuso con guardiavia mobile con ruote	
9	58+015	Cmr	By-pass chiuso con guardiavia mobile con ruote	
10	59+080	Cmr	By-pass chiuso con guardiavia mobile con ruote	
11	59+500	Cmr	By-pass chiuso con guardiavia mobile con ruote	
12	61+850	Cmr	By-pass chiuso con guardiavia mobile con ruote	
13	62+550	Ce	By-pass chiuso con guardiavia estraibile	
14	62+990	Ce	By-pass chiuso con guardiavia estraibile	
15	64+400	Ce + Ac	By-pass chiuso con guardiavia estraibile + By-pass aperto, chiuso con catenella	
16	66+350	Cmr	By-pass chiuso con guardiavia mobile con ruote	
17	66+835	Cer	By-pass chiuso con guardiavia estraibile rapido	
18	67+450	Cer	By-pass chiuso con guardiavia estraibile rapido	
19	68+095	Cer	By-pass chiuso con guardiavia estraibile rapido	
20	68+970	Cer	By-pass chiuso con guardiavia estraibile rapido	
21	70+080	Cer	By-pass chiuso con guardiavia estraibile rapido	
22	71+100	EvR	By-pass con guardiavia estraibile rapido con varco di emergenza	
23	72+215	Cmr	By-pass chiuso con guardiavia mobile con ruote	
24	72+780	Cmr	By-pass chiuso con guardiavia mobile con ruote	
25	73+550	Cmr	By-pass chiuso con guardiavia mobile con ruote	
26	75+400	Cer	By-pass chiuso con guardiavia estraibile rapido	
27	76+305	Cer	By-pass chiuso con guardiavia estraibile rapido	
28	77+170	Cer	By-pass chiuso con guardiavia estraibile rapido	
29	77+700	Cer	By-pass chiuso con guardiavia estraibile rapido	
30	79+800	Ce	By-pass chiuso con guardiavia estraibile	

### By-pass - Tipologia e prescrizioni d'utilizzo

	Posizione km	Tipo bypass	Descrizione tipologia	Note
31	80+900	Cer	By-pass chiuso con guardiavia estraibile rapido	
32	81+460	Cer	By-pass chiuso con guardiavia estraibile rapido	
33	85+900	Cmr	By-pass chiuso con guardiavia mobile con ruote	
34	87+390	Cmr	By-pass chiuso con guardiavia mobile con ruote	
35	89+635	Ac	By-pass aperto, chiuso con catenella	
36	90+320	EvR	By-pass con guardiavia estraibile rapido con varco di emergenza	
37	91+280	Cmr	By-pass chiuso con guardiavia mobile con ruote	
38	92+780	Cmr	By-pass chiuso con guardiavia mobile con ruote	
39	93+570	Cmr	By-pass chiuso con guardiavia mobile con ruote	
40	94+820	Cmr	By-pass chiuso con guardiavia mobile con ruote	
41	95+330	Cmr	By-pass chiuso con guardiavia mobile con ruote	
42	99+240	Cer	By-pass chiuso con guardiavia estraibile rapido	
43	99+650	Ce	By-pass chiuso con guardiavia estraibile	
44	99+730	Cmr	By-pass chiuso con guardiavia mobile con ruote	
45	100+140	Cmr	By-pass chiuso con guardiavia mobile con ruote	
46	101+585	Ce	By-pass chiuso con guardiavia estraibile	
47	102+035	Ac	By-pass aperto, chiuso con catenella	
48	105+430	Cmr	By-pass chiuso con guardiavia mobile con ruote	
49	105+920	Ce	By-pass chiuso con guardiavia estraibile	
50	106+510	Ce	By-pass chiuso con guardiavia estraibile	
51	107+300	Cmr	By-pass chiuso con guardiavia mobile con ruote	
52	108+195	Cer	By-pass chiuso con guardiavia estraibile rapido	
53	109+500	Cer	By-pass chiuso con guardiavia estraibile rapido	
54	112+980	Cmr	By-pass chiuso con guardiavia mobile con ruote	
55	114+685	Ce	By-pass chiuso con guardiavia estraibile	
56	116+635	Cmr	By-pass chiuso con guardiavia mobile con ruote	
57	118+125	Cmr	By-pass chiuso con guardiavia mobile con ruote	
58	119+020	Ce	By-pass chiuso con guardiavia estraibile	
59	120+180	Ce	By-pass chiuso con guardiavia estraibile	
60	120+400	Ce	By-pass chiuso con guardiavia estraibile	

## By-pass - Tipologia e prescrizioni d'utilizzo

	Posizione km	Tipo bypass	Descrizione tipologia	Note
61	120+690	EvR	By-pass con guardiavia estraibile rapido con varco di emergenza	
62	121+600	Ce	By-pass chiuso con guardiavia estraibile	
63	122+785	Ce	By-pass chiuso con guardiavia estraibile	
64	123+900	Ce	By-pass chiuso con guardiavia estraibile	
65	124+625	Cer	By-pass chiuso con guardiavia estraibile rapido	
66	126+590	Ce	By-pass chiuso con guardiavia estraibile	
67	127+470	Cer	By-pass chiuso con guardiavia estraibile rapido	
68	127+950	Ce	By-pass chiuso con guardiavia estraibile	
69	128+410	Ce	By-pass chiuso con guardiavia estraibile	
70	129+350	Cer	By-pass chiuso con guardiavia estraibile rapido	
71	131+370	Ac	By-pass aperto, chiuso con catenella	
72	132+855	EvR	By-pass con guardiavia estraibile rapido con varco di emergenza	
73	133+525	EvR	By-pass con guardiavia estraibile rapido con varco di emergenza	
74	136+430	Cmr	By-pass chiuso con guardiavia mobile con ruote	
75	137+020	Cmr	By-pass chiuso con guardiavia mobile con ruote	
76	138+300	Cmr	By-pass chiuso con guardiavia mobile con ruote	
77	139+120	EvR	By-pass con guardiavia estraibile rapido con varco di emergenza	
78	139+555	Ce	By-pass chiuso con guardiavia estraibile	
79	140+360	Cmr	By-pass chiuso con guardiavia mobile con ruote	
80	142+935	Ce	By-pass chiuso con guardiavia estraibile	
81	143+640	Cer	By-pass chiuso con guardiavia estraibile rapido	
82	144+740	Cer	By-pass chiuso con guardiavia estraibile rapido	
83	145+615	Ce	By-pass chiuso con guardiavia estraibile	
84	145+940	Ce	By-pass chiuso con guardiavia estraibile	
85	146+580	Cer	By-pass chiuso con guardiavia estraibile rapido	
86	149+420	EvR	By-pass con guardiavia estraibile rapido con varco di emergenza	
87	151+430	Ac	By-pass aperto, chiuso con catenella	
88	152+140	Ac	By-pass aperto, chiuso con catenella	
89	153+870	Ac	By-pass aperto, chiuso con catenella	
90	155+140	Cmr	By-pass chiuso con guardiavia mobile con ruote	

### By-pass - Tipologia e prescrizioni d'utilizzo

	Posizione km	Tipo bypass	Descrizione tipologia	Note
91	100+140	Ce	By-pass chiuso con guardiavia estraibile	
92	104+175	Ac	By-pass aperto, chiuso con catenella	
93	111+190	Cer	By-pass chiuso con guardiavia estraibile rapido	
94	111+885	Cmr	By-pass chiuso con guardiavia mobile con ruote	
95	112+200	Cmr	By-pass chiuso con guardiavia mobile con ruote	

## By-pass - Tipologia e prescrizioni d'utilizzo

Cmr	By-pass chiuso con guardiavia mobile con ruote
Ev	By-pass con guardiavia estraibile con varco di emergenza
Cer	By-pass chiuso con guardiavia estraibile rapido
Ce	By-pass chiuso con guardiavia estraibile
Ac	By-pass aperto, chiuso con catenella
Ce + Ac	By-pass chiuso con guardiavia estraibile + By-pass aperto, chiuso con catenella
EvR	By-pass con guardiavia estraibile rapido con varco di emergenza

LIMITE IN ESSERE	PROGRESSIVA TESTATA SEGNALETICA	DIREZIONE PARZIALIZZAZIONE																						
			1500 m		700 m		580 m						460 m				350 m		220 m				100 m	
			M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S

110	44+620	Francia		M	S			M	S				M	S			M	S	M	S	M	S	M	S	X	X	
110	45+270	Italia		M	S			M	S				M	S			M	S	M	S	M	S	M	S	X	X	
110	45+430	Francia		M	S			M	S				M	S			M	S	M	S	M	S	M	S	X	X	
130	46+445	Italia		M	S	M	S					M	S				M	S	M	S	M	S	M	S	X	X	
130	46+750	Francia		M	S	M	S					M	S				M	S	M	S	M	S	M	S	X	X	
130	47+250	Italia		M	S	M	S					M	S				M	S	M	S	M	S	M	S	X	X	
130	47+600	Francia		M	S	M	S					M	S				M	S	M	S	M	S	M	S	X	X	
130	49+030	Italia		M	S	M	S					M	S				M	S	M	S	M	S	M	S	X	X	
130	49+000	Francia		M	S	M	S					M	S				M	S	M	S	M	S	M	S	X	X	
130	49+100	Francia		M	S	M	S					M	S				M	S	M	S	M	S	M	S	X	X	
130	49+380	Francia		M	S	M	S					M	S				M	S	M	S	M	S	M	S	X	X	
100	51+670	Francia		M	S					M	S						M	S	M	S	M	S	M	S	X	X	
110	52+770	Italia		M	S			M	S				M	S				M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
100	52+940	Francia		M	S					M	S						M	S	M	S	M	S	M	S	X	X	
100	53+800	Francia		M	S					M	S						M	S	M	S	M	S	M	S	X	X	
110	53+800	Italia		M	S			M	S								M	S	M	S	M	S	M	S	X	X	
100	54+400	Francia		M	S					M	S						M	S	M	S	M	S	M	S	X	X	
110	55+400	Italia		M	S			M	S								M	S	M	S	M	S	M	S	X	X	
100	55+440	Francia		M	S					M	S						M	S	M	S	M	S	M	S	X	X	
100	56+230	Italia		M	S					M	S						M	S	M	S	M	S	M	S	X	X	
100	56+350	Francia		M	S					M	S						M	S	M	S	M	S	M	S	X	X	
110	57+820	Italia		M	S			M	S								M	S	M	S	M	S	M	S	X	X	
100	57+850	Francia		M	S					M	S						M	S	M	S	M	S	M	S	X	X	
110	58+650	Italia		M	S			M	S								M	S	M	S	M	S	M	S	X	X	
90	58+970	Italia		M	S					M	S						M	S	M	S	M	S	M	S	X	X	
100	59+140	Francia		M	S					M	S						M	S	M	S	M	S	M	S	X	X	
90	61+770	Italia		M	S					M	S						M	S	M	S	M	S	M	S	X	X	
90	62+000	Francia		M	S					M	S						M	S	M	S	M	S	M	S	X	X	
90	62+110	Italia		M	S					M	S						M	S	M	S	M	S	M	S	X	X	

Legenda:

M = Posizionamento a margine della corsia di Marcia

S = Posizionamento a margine della corsia di Sorpasso

In Verde la cartellonistica presente a piè d'opera

LIMITE IN ESSERE	PROGRESSIVA TESTATA SEGNALETICA	DIREZIONE PARZIALIZZAZIONE																							
			1500 m		700 m		580 m						460 m				350 m		220 m				100 m		
			M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M

90	62+945	Italia			M	S				M	S				M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	X	X		
90	64+140	Francia			M	S				M	S				M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
90	64+160	Italia			M	S				M	S				M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
110	66+380	Italia			M	S			M	S					M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
90	66+560	Francia			M	S				M	S				M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
110	67+530	Italia			M	S			M	S					M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
110	67+870	Italia			M	S			M	S					M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
110	68+240	Francia			M	S			M	S					M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
130	69+895	Italia			M	S	M	S							M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
130	70+180	Francia			M	S	M	S							M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
130	70+330	Francia			M	S	M	S							M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
130	70+441	Italia			M	S	M	S							M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
110	71+075	Italia			M	S			M	S					M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
130	71+500	Francia			M	S	M	S							M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
100	73+240	Italia			M	S				M	S					M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	X	X	
110	73+300	Francia			M	S			M	S					M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
110	73+600	Francia			M	S			M	S					M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
110	73+820	Francia			M	S			M	S					M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
130	76+000	Francia			M	S	M	S							M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
130	76+200	Francia			M	S	M	S							M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
130	76+230	Italia			M	S	M	S							M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
130	76+500	Francia			M	S	M	S							M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
130	76+580	Italia			M	S	M	S							M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
130	76+700	Francia			M	S	M	S							M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
130	77+350	Italia			M	S	M	S							M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
130	77+590	Italia			M	S	M	S							M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
130	78+650	Francia			M	S	M	S							M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
130	78+790	Italia			M	S	M	S							M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
130	78+850	Francia			M	S	M	S							M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	X	X

Legenda:

M = Posizionamento a margine della corsia di Marcia

S = Posizionamento a margine della corsia di Sorpasso

In Verde la cartellonistica presente a piè d'opera

LIMITE IN ESSERE	PROGRESSIVA TESTATA SEGNALETICA	DIREZIONE PARZIALIZZAZIONE																						
			1500 m		700 m		580 m						460 m				350 m		220 m				100 m	
			M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S

110	80+310	Italia			M	S			M	S					M	S			M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
130	80+650	Francia			M	S	M	S							M	S			M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
110	80+660	Italia			M	S			M	S					M	S			M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
130	81+520	Italia			M	S	M	S							M	S			M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
110	81+620	Francia			M	S			M	S					M	S			M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
130	82+980	Italia			M	S	M	S							M	S			M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
130	83+020	Francia			M	S	M	S							M	S			M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
130	84+000	Italia			M	S	M	S							M	S			M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
130	84+300	Francia			M	S	M	S							M	S			M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
130	84+930	Italia			M	S	M	S							M	S			M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
130	85+090	Francia			M	S	M	S							M	S			M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
130	86+570	Italia			M	S	M	S							M	S			M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
130	86+670	Francia			M	S	M	S							M	S			M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
100	87+400	Italia			M	S					M	S							M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
130	87+550	Francia			M	S	M	S							M	S			M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
130	90+295	Francia			M	S	M	S							M	S			M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
110	90+330	Italia			M	S			M	S									M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
130	91+190	Francia			M	S	M	S							M	S			M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
110	91+220	Italia			M	S			M	S									M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
130	91+510	Francia			M	S	M	S							M	S			M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
110	92+120	Italia			M	S			M	S									M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
110	93+100	Italia			M	S			M	S									M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
110	93+120	Francia			M	S			M	S									M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
130	94+260	Italia			M	S	M	S							M	S			M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
110	94+460	Francia			M	S			M	S									M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
110	95+240	Francia			M	S			M	S									M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
130	95+250	Italia			M	S	M	S							M	S			M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
110	98+350	Italia			M	S			M	S									M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
110	98+370	Francia			M	S			M	S									M	S	M	S	M	S	M	S	X	X

Legenda:

M = Posizionamento a margine della corsia di Marcia

S = Posizionamento a margine della corsia di Sorpasso

In Verde la cartellonistica presente a piè d'opera

LIMITE IN ESSERE	PROGRESSIVA TESTATA SEGNALETICA	DIREZIONE PARZIALIZZAZIONE																							
			← 1500 m		← 700 m		← 580 m						← 460 m				← 350 m		← 220 m				← 100 m		
			M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M

110	98+880	Italia			M	S			M	S					M	S			M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
110	99+130	Francia			M	S			M	S					M	S			M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
130	99+760	Italia			M	S	M	S							M	S			M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
110	99+980	Francia			M	S			M	S					M	S			M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
130	100+860	Italia			M	S	M	S							M	S			M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
110	101+020	Francia			M	S			M	S					M	S			M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
130	102+720	Italia			M	S	M	S							M	S			M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
110	103+000	Francia			M	S			M	S					M	S			M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
100	104+160	Italia			M	S					M	S					M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
110	104+200	Francia			M	S			M	S					M	S			M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
100	106+060	Italia			M	S					M	S			M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
100	106+120	Francia			M	S					M	S			M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
130	108+360	Italia			M	S	M	S							M	S			M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
130	108+490	Francia			M	S	M	S							M	S			M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
130	109+650	Italia			M	S	M	S							M	S			M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
130	109+810	Francia			M	S	M	S							M	S			M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
110	111+230	Italia			M	S			M	S							M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
130	111+200	Francia			M	S	M	S							M	S			M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
130	111+600	Francia			M	S	M	S							M	S			M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
100	112+200	Italia			M	S					M	S					M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
110	112+680	Francia			M	S			M	S					M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
100	113+670	Francia			M	S					M	S			M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
100	113+690	Italia			M	S					M	S			M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
110	114+880	Italia			M	S			M	S							M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
130	115+100	Francia			M	S	M	S							M	S			M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
110	115+100	Italia			M	S			M	S							M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
130	116+940	Francia			M	S	M	S							M	S			M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
130	118+000	Francia			M	S	M	S							M	S			M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
110	117+700	Italia			M	S			M	S							M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	X	X

Legenda:

M = Posizionamento a margine della corsia di Marcia

S = Posizionamento a margine della corsia di Sorpasso

In Verde la cartellonistica presente a piè d'opera

LIMITE IN ESSERE	PROGRESSIVA TESTATA SEGNALETICA	DIREZIONE PARZIALIZZAZIONE																							
			← 1500 m		← 700 m		← 580 m						← 460 m				← 350 m		← 220 m				← 100 m		
			M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M

130	118+830	Italia			M	S	M	S										M	S					M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
130	119+160	Francia			M	S	M	S										M	S					M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
130	120+310	Francia			M	S	M	S										M	S					M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
100	120+320	Italia			M	S					M	S						M	S					M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
100	121+400	Italia			M	S					M	S						M	S					M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
110	122+540	Italia			M	S				M	S							M	S					M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
100	122+660	Francia			M	S					M	S						M	S					M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
110	123+090	Italia			M	S				M	S							M	S					M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
110	123+310	Italia			M	S				M	S							M	S					M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
110	123+420	Francia			M	S				M	S							M	S					M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
110	124+500	Italia			M	S				M	S							M	S					M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
110	124+740	Francia			M	S				M	S							M	S					M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
110	126+560	Francia			M	S				M	S							M	S					M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
130	126+770	Italia			M	S	M	S										M	S					M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
110	127+350	Francia			M	S				M	S							M	S					M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
100	127+880	Italia			M	S					M	S						M	S					M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
110	127+895	Francia			M	S				M	S							M	S					M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
100	129+390	Italia			M	S					M	S						M	S					M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
100	129+600	Francia			M	S					M	S						M	S					M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
100	130+750	Francia			M	S					M	S						M	S					M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
100	131+450	Italia			M	S					M	S						M	S					M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
100	132+300	Italia			M	S					M	S						M	S					M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
100	132+540	Francia			M	S					M	S						M	S					M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
110	133+650	Italia			M	S					M	S						M	S					M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
100	133+880	Francia			M	S					M	S						M	S					M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
130	135+200	Italia			M	S	M	S										M	S					M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
130	135+550	Francia			M	S	M	S										M	S					M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
130	137+120	Francia			M	S	M	S										M	S					M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
110	138+430	Italia			M	S					M	S						M	S					M	S	M	S	M	S	M	S	X	X

Legenda:

M = Posizionamento a margine della corsia di Marcia

S = Posizionamento a margine della corsia di Sorpasso

In Verde la cartellonistica presente a piè d'opera

LIMITE IN ESSERE	PROGRESSIVA TESTATA SEGNALETICA	DIREZIONE PARZIALIZZAZIONE																						
			1500 m		700 m		580 m						460 m				350 m		220 m				100 m	
			M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S

110	138+500	Francia			M	S			M	S					M	S			M	S	M	S	M	S	M	S	X	X		
130	140+050	Italia			M	S	M	S					M	S					M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
110	140+280	Francia			M	S			M	S					M	S			M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
130	140+950	Italia			M	S	M	S					M	S					M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
110	141+100	Francia			M	S			M	S					M	S			M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
130	142+100	Italia			M	S	M	S					M	S					M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
110	142+200	Francia			M	S			M	S					M	S			M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
130	142+610	Italia			M	S	M	S					M	S					M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
100	143+400	Francia			M	S				M	S								M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
100	145+250	Italia			M	S				M	S								M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
100	145+350	Francia			M	S				M	S								M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
100	145+940	Italia			M	S				M	S								M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
100	146+500	Francia			M	S				M	S								M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
100	148+720	Italia			M	S				M	S								M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
100	149+100	Francia			M	S				M	S								M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
100	149+350	Francia			M	S				M	S								M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
100	151+500	Italia			M	S				M	S								M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
80	152+060	Francia			M	S					M	S							M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
90	153+830	Francia			M	S					M	S							M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
90	154+980	Italia			M	S					M	S							M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
90	155+090	Francia			M	S					M	S							M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
90	156+540	Italia			M	S					M	S							M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
90	154+850	Francia			M	S					M	S							M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	X	X
100	157+800	Francia			M	S					M	S							M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	X	X

Legenda:

M = Posizionamento a margine della corsia di Marcia

S = Posizionamento a margine della corsia di Sorpasso

In Verde la cartellonistica presente a piè d'opera



**GENOVA**



Concessioni del Tirreno S.p.A.  
tronco A10 Savona - Ventimiglia

**A 6**

**TORINO**

Inizio Competenza al km 44+721

Concessioni del Tirreno S.p.A.  
tronco A10 Savona - Ventimiglia

**SAVONA**

km 44+721

v. Quiliano - dal Km. 45+180 al Km. 45+269



v. Quiliano - dal Km. 45+180 al Km. 45+269



v. Campo Sportivo - dal Km. 45+432 al Km. 45+739



v. Campo Sportivo - dal Km. 45+432 al Km. 45+739



Area di Servizio  
**Valleggia nord**

km 46+722



v. Celesia - dal Km. 48+160 al Km. 48+402



v. Celesia - dal Km. 48+160 al Km. 48+402



v. Segno - dal Km. 49+025 al Km. 49+344



v. Segno - dal Km. 49+025 al Km. 49+344



g. Fornaci - dal Km. 49+791 al Km. 51+449



g. Fornaci - dal Km. 49+791 al Km. 51+460



v. Crovetto - dal Km. 51+865 al Km. 52+229



**SPOTORNO**

km 52+705

g. Tosse - dal Km. 53+161 al Km. 53+396



g. Tosse - dal Km. 53+121 al Km. 53+376



v. Bassadonna - dal Km. 54+255 al Km. 54+489



v. Bassadonna - dal Km. 53+648 al Km. 53+799



g. Coreallo - dal Km. 54+573 al Km. 54+697



g. Coreallo - dal Km. 54+573 al Km. 54+697



g. S.Libera - dal Km. 54+748 al Km. 55+231



g. S.Libera - dal Km. 54+770 al Km. 55+269



km 55+400

v. Borsana - dal Km. 55+857 al Km. 55+975



v. Borsana - dal Km. 55+890 al Km. 55+936



v. Barelli - dal Km. 55+975 al Km. 56+589



v. Barelli - dal Km. 55+936 al Km. 56+476



g. Orco - dal Km. 56+606 al Km. 57+668



g. Orco - dal Km. 56+603 al Km. 57+692



v. Aquila - dal Km. 58+423 al Km. 58+852



v. Aquila - dal Km. 58+432 al Km. 58+861



**FEGLINO**

km 59+396

g. Rocca Carpanea - dal Km. 59+601 al Km. 61+429



g. Rocca Carpanea - dal Km. 59+585 al Km. 61+429



Area di Servizio  
**Borsana sud**





g. Bric Cinque Alberi - dal Km. 68+425 al Km. 68+804 g. Bric Cinque Alberi - dal Km. 68+425 al Km. 68+804  
v. Porra - dal Km. 62+215 al Km. 62+880 v. Porra - dal Km. 62+215 al Km. 62+880

**FINALE LIGURE**

km 62+982

g. Bracciale - dal Km. 63+037 al Km. 63+976 g. Bracciale - dal Km. 63+045 al Km. 63+952  
v. Bottassano - dal Km. 64+179 al Km. 64+338 v. Bottassano - dal Km. 64+179 al Km. 64+369  
g. Montegrosso - dal Km. 64+511 al Km. 65+855 g. Montegrosso - dal Km. 64+504 al Km. 65+870  
v. Maremola - dal Km. 65+887 al Km. 66+253 v. Maremola - dal Km. 65+945 al Km. 66+265  
v. Giustenice - dal Km. 66+436 al Km. 66+785 v. Giustenice - dal Km. 66+436 al Km. 66+785

**PIETRA LIGURE**

km 67+666

v. Ranzi - dal Km. 67+530 al Km. 67+667

g. Bric Cinque Alberi - dal Km. 68+425 al Km. 68+804 g. Bric Cinque Alberi - dal Km. 68+425 al Km. 68+804  
g. Seminario - dal Km. 69+558 al Km. 69+772 g. Seminario - dal Km. 69+558 al Km. 69+772  
v. Nimbalto - dal Km. 70+307 al Km. 70+438 v. Nimbalto - dal Km. 70+310 al Km. 70+441  
g. Meceti - dal Km. 70+466 al Km. 70+774 g. Meceti - dal Km. 70+474 al Km. 70+774  
g. Boissano - dal Km. 71+255 al Km. 71+492 g. Boissano - dal Km. 71+255 al Km. 71+492

**BORGHETTO S.S.**

km 72+643

v. Varatello - dal Km. 72+845 al Km. 72+994 v. Varatello - dal Km. 72+859 al Km. 73+008  
v. Rio Armissi - dal Km. 73+869 al Km. 73+980 v. Rio Armissi - dal Km. 73+869 al Km. 73+980  
g. Monte Piccaro - dal Km. 74+209 al Km. 74+978 g. Monte Piccaro - dal Km. 74+195 al Km. 74+978  
v. Ceriale - dal Km. 75+944 al Km. 76+184 v. Ceriale - dal Km. 75+944 al Km. 76+184  
v. Torsero - dal Km. 76+810 al Km. 76+912 v. Torsero - dal Km. 76+810 al Km. 76+912

**Area di Servizio  
Ceriale Nord**



km 77+478

**Area di Servizio  
Ceriale Sud**



km 77+478

**ALBENGA**

km 81+211

v. Neva - dal Km. 81+118 al Km. 81+362 v. Neva - dal Km. 81+118 al Km. 81+364  
g. Bastia II° - dal Km. 81+739 al Km. 81+830 g. Bastia II° - dal Km. 81+739 al Km. 81+830  
g. Bastia I° - dal Km. 81+964 al Km. 82+096 g. Bastia I° - dal Km. 81+964 al Km. 82+096  
v. Arroscia - dal Km. 83+901 al Km. 84+167 v. Arroscia - dal Km. 83+896 al Km. 84+166  
g. Artificiale Isoleroi - dal Km. 84+166 al Km. 84+445 g. Artificiale Isoleroi - dal Km. 84+166 al Km. 84+445  
v. Rio Caso - dal Km. 86+133 al Km. 86+374 v. Rio Caso - dal Km. 86+133 al Km. 86+374

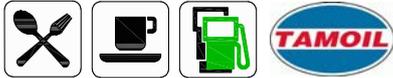


- g. Vallon d'Arme - dal Km. 87+827 al Km. 89+474
- g. Bric Arpicella - dal Km. 89+805 al Km. 90+228
- v. San Bernardo - dal Km. 90+584 al Km. 91+074
- v. Rio Di Negri - dal Km. 91+309 al Km. 91+676
- v. Molino Nuovo II - dal Km. 91+917 al Km. 92+100
- v. Molino Nuovo I - dal Km. 92+147 al Km. 92+308
- g. Marino - dal Km. 92+421 al Km. 92+593
- g. Vallon d'Arme - dal Km. 87+827 al Km. 89+459
- g. Bric Arpicella - dal Km. 89+781 al Km. 90+220
- v. San Bernardo - dal Km. 90+584 al Km. 91+074
- v. Rio Di Negri - dal Km. 91+309 al Km. 91+676
- v. Molino Nuovo II - dal Km. 91+917 al Km. 92+100
- v. Molino Nuovo I - dal Km. 92+147 al Km. 92+308
- g. Marino - dal Km. 92+392 al Km. 92+590

**ANDORA**  
km 93+230

- v. Merula - dal Km. 93+916 al Km. 94+771
- v. Merula - dal Km. 93+922 al Km. 94+777

**Area di Servizio  
Rinovo Nord**



km 95+066

- v. Rinovo - dal Km. 95+527 al Km. 95+890
- v. Rinovo - dal Km. 95+518 al Km. 95+876

Provincia di  
**SAVONA**

- km 96+900 g. Colle Dico - dal Km. 95+947 al Km. 97+582
- g. Colle Dico - dal Km. 95+941 al Km. 97+574

Provincia di  
**IMPERIA**

km 97+606

**Area di Servizio  
Valle Chiappa Sud**



- v. Valle Chiappa - dal Km. 98+195 al Km. 98+353
- v. Cervo - dal Km. 98+628 al Km. 99+190
- v. S.Bartolomeo - dal Km. 99+312 al Km. 99+673
- v. Valle Chiappa - dal Km. 98+195 al Km. 98+331
- v. Cervo - dal Km. 98+628 al Km. 99+190
- v. S.Bartolomeo - dal Km. 99+312 al Km. 99+673

**Eliporto**

**S. BARTOLOMEO**  
km 99+972

SEZIONE OPERATIVA 1

km 99+978

SEZIONE OPERATIVA 2

- v. Vallovaia - dal Km. 100+160 al Km. 100+362
- v. Pineta - dal Km. 100+874 al Km. 101+137
- g. S. Lucia - dal Km. 101+147 al Km. 101+557
- v. S. Pietro - dal Km. 101+700 al Km. 101+974
- g. Diano Castello - dal Km. 102+194 al Km. 102+582
- v. Varcavello - dal Km. 102+690 al Km. 102+959
- g. Diano Calderina - dal Km. 103+135 al Km. 103+386
- v. Gorleri - dal Km. 103+409 al Km. 103+682
- g. Gorleri - dal Km. 104+338 al Km. 105+350
- v. Vallovaia - dal Km. 100+160 al Km. 100+362
- v. Pineta - dal Km. 100+874 al Km. 101+137
- g. S. Lucia - dal Km. 101+142 al Km. 101+557
- v. S. Pietro - dal Km. 101+694 al Km. 101+978
- g. Diano Castello - dal Km. 102+204 al Km. 102+585
- v. Varcavello - dal Km. 102+719 al Km. 102+988
- g. Diano Calderina - dal Km. 103+147 al Km. 103+398
- v. Gorleri - dal Km. 103+412 al Km. 103+679
- g. Gorleri - dal Km. 104+331 al Km. 105+358



g. S. Luca - dal Km. 105+539 al Km. 105+896

g. S. Luca - dal Km. 105+539 al Km. 105+871

**IMPERIA EST**

km 106+297



v. Oliveto 2° - dal Km.106+129 al Km.106+293

v. Oliveto 2° - dal Km.106+129 al Km.106+293

v. Oliveto 1° - dal Km.106+685 al Km.106+904

v. Oliveto 1° - dal Km.106+639 al Km.106+907

g. Oliveto - dal Km. 106+918 al Km. 107+129

g. Oliveto - dal Km. 106+922 al Km. 107+149

g. Castelvecchio - dal Km. 107+389 al Km. 107+584

g. Castelvecchio - dal Km. 107+399 al Km. 107+644

v. Impero - dal Km.107+592 al Km.108+164

v. Impero - dal Km.107+652 al Km.108+167

g. S. Agata - dal Km. 108+607 al Km. 108+719

g. S. Agata - dal Km. 108+607 al Km. 108+696

g. Costa Ravotto - dal Km. 108+751 al Km. 108+968

g. Costa Ravotto - dal Km. 108+840 al Km. 108+968

v. Costa Ravotto - dal Km.108+987 al Km.109+108

v. Costa Ravotto - dal Km.108+989 al Km.109+108

g. Bardellina - dal Km. 109+131 al Km. 109+307

g. Bardellina - dal Km. 109+131 al Km. 109+307

v. delle Valli - dal Km.109+718 al Km.109+900

v. delle Valli - dal Km.109+718 al Km.109+900

g. S. Leonardo - dal Km. 109+989 al Km. 110+271

g. S. Leonardo - dal Km. 109+989 al Km. 110+271

v. Artallo - dal Km.110+391 al Km.110+673

v. Artallo - dal Km.110+391 al Km.110+673

g. S. Antonio - dal Km. 110+686 al Km. 110+980

g. S. Antonio - dal Km. 110+698 al Km. 110+990

v. Caramagna - dal Km.111+359 al Km.111+902

v. Caramagna - dal Km.111+359 al Km.111+902

Sottosezione Polizia  
Stradale di Imperia



**IMPERIA OVEST**

km 112+235

v. Prino - dal Km.112+067 al Km.112+923

v. Prino - dal Km.112+067 al Km.112+923

g. Poggi - dal Km. 113+049 al Km. 113+578

g. Poggi - dal Km. 113+028 al Km. 113+578

g. Barbarossa - dal Km. 113+786 al Km. 114+300

g. Barbarossa - dal Km. 113+784 al Km. 114+300

v. Poitexelli - dal Km.114+709 al Km.115+224

v. Poitexelli - dal Km.114+709 al Km.115+224

g. Terre Bianche - dal Km. 115+238 al Km. 115+632

g. Terre Bianche - dal Km. 115+233 al Km. 115+632

v. S. Lorenzo - dal Km.115+747 al Km.116+556

v. S. Lorenzo - dal Km.115+747 al Km.116+556

g. Costarainera - dal Km. 117+059 al Km. 117+508

g. Costarainera - dal Km. 117+074 al Km. 117+397

v. Costarainera - dal Km.117+553 al Km.117+883

v. Costarainera - dal Km.117+524 al Km.117+883

g. Cipressa - dal Km. 118+331 al Km. 118+617

g. Cipressa - dal Km. 118+372 al Km. 118+614

v. Aregai - dal Km.119+349 al Km.119+530

v. Aregai - dal Km.119+349 al Km.119+530

g. Monte della Corte - dal Km. 119+572 al Km. 119+752

g. Cipressa - dal Km. 119+572 al Km. 119+752

v. Guandi - dal Km.119+761 al Km.119+989

v. Guandi - dal Km.119+761 al Km.119+989

g. Caravella - dal Km. 120+007 al Km. 120+153

g. Caravella - dal Km. 120+007 al Km. 120+153

km 120+313

Area di Servizio  
**Rio Conioli Sud**



v. Conioli - dal Km.120+428 al Km.120+654

v. Conioli - dal Km.120+428 al Km.120+654

g. Terzorio - dal Km. 120+870 al Km. 121+270

g. Terzorio - dal Km. 120+870 al Km. 121+264

v. Tufo - dal Km.121+291 al Km.121+535

v. Tufo - dal Km.121+274 al Km.121+541

g. Pompeiana - dal Km. 121+627 al Km. 122+433

g. Pompeiana - dal Km. 121+627 al Km. 122+414

v. Lagoscuro - dal Km.122+438 al Km.122+723

v. Lagoscuro - dal Km.122+438 al Km.122+723



Area di Servizio  
**Castellaro Nord**



km 123+114

- |  |  |
|--|--|
| v. Caravello - dal Km.123+240 al Km.123+519      | v. Caravello - dal Km.123+240 al Km.123+500      |
| g. S. Michele - dal Km. 123+538 al Km. 123+873   | g. S. Michele - dal Km. 123+507 al Km. 123+873   |
| v. Castellaro - dal Km.124+206 al Km.124+354     | v. Castellaro - dal Km.124+206 al Km.124+354     |
| v. Taggia - dal Km.124+928 al Km.125+590         | v. Taggia - dal Km.124+928 al Km.125+590         |
| v. Ferraie - dal Km.125+744 al Km.125+945        | v. Ferraie - dal Km.125+744 al Km.125+945        |
| g. Giamanassa - dal Km. 125+949 al Km. 126+442   | g. Giamanassa - dal Km. 125+958 al Km. 126+437   |
| v. S. Lucia - dal Km.126+657 al Km.126+818       | v. S. Lucia - dal Km.126+657 al Km.126+818       |
| g. Fasce Lunghe - dal Km. 126+935 al Km. 127+154 | g. Fasce Lunghe - dal Km. 126+935 al Km. 127+146 |
| v. Rio Batexe - dal Km.127+155 al Km.127+428     | v. Rio Batexe - dal Km.127+155 al Km.127+428     |
| v. dei Colli - dal Km.127+506 al Km.127+667      | v. dei Colli - dal Km.127+506 al Km.127+667      |

**ARMA DI TAGGIA**

km 128+412

- |   |   |
|---|---|
| v. Rio Periane - dal Km.128+089 al Km.128+251 | v. Rio Periane - dal Km.128+089 al Km.128+251 |
|---|---|

- |   |   |
|---|---|
| g. Amoretti - dal Km. 128+459 al Km. 129+016            | g. Amoretti - dal Km. 128+459 al Km. 129+016            |
| v. Cascine - dal Km.129+805 al Km.130+087               | v. Cascine - dal Km.129+805 al Km.130+087               |
| v. Armea - dal Km.130+259 al Km.130+868                 | v. Armea - dal Km.130+259 al Km.130+868                 |
| g. Poggio - dal Km. 130+877 al Km. 131+314              | g. Poggio - dal Km. 130+886 al Km. 131+315              |
| v. Val d'Ulivi - dal Km.131+414 al Km.131+575           | v. Val d'Ulivi - dal Km.131+414 al Km.131+616           |
| g. S. Martino - dal Km. 131+612 al Km. 132+019          | g. S. Martino - dal Km. 131+628 al Km. 132+026          |
| v. S. Martino - dal Km.132+044 al Km.132+540            | v. S. Martino - dal Km.132+044 al Km.132+540            |
| v. Curbinei - dal Km.132+778 al Km.132+822              | v. Curbinei - dal Km.132+778 al Km.132+822              |
| g. N.S. della Villetta - dal Km. 132+888 al Km. 133+446 | g. N.S. della Villetta - dal Km. 132+902 al Km. 133+406 |
| v. Val del Ponte - dal Km.133+620 al Km.133+992         | v. Val del Ponte - dal Km.133+596 al Km.133+984         |
| g. M. di Lanza - dal Km. 134+007 al Km. 134+257         | g. M. di Lanza - dal Km. 133+997 al Km. 134+251         |
| v. Tasciare - dal Km.134+258 al Km.134+437              | v. Tasciare - dal Km.134+258 al Km.134+437              |
| g. Costa dei Farina - dal Km. 134+442 al Km. 134+853    | g. Costa dei Farina - dal Km. 134+442 al Km. 134+853    |
| v. S. Francesco - dal Km.134+868 al Km.135+228          | v. S. Francesco - dal Km.134+858 al Km.135+218          |
| g. Suseneo - dal Km. 135+773 al Km. 135+950             | g. Suseneo - dal Km. 135+773 al Km. 135+904             |
| g. Cardellina - dal Km. 135+995 al Km. 136+306          | g. Cardellina - dal Km. 135+968 al Km. 136+291          |
| v. S. Romolo - dal Km.136+483 al Km.136+994             | v. S. Romolo - dal Km.136+504 al Km.136+994             |
| g. S. Bartolomeo II - dal Km. 137+230 al Km. 137+610    | g. S. Bartolomeo II - dal Km. 137+234 al Km. 137+633    |
| v. Rio Gozzo - dal Km.137+653 al Km.138+024             | v. Rio Gozzo - dal Km.137+661 al Km.138+046             |
| v. Rio Foce - dal Km.138+327 al Km.138+607              | v. Rio Foce - dal Km.138+315 al Km.138+595              |
| g. S. Lorenzo - dal Km. 138+628 al Km. 139+058          | g. S. Lorenzo - dal Km. 138+616 al Km. 139+043          |

**SANREMO OVEST**

km 139+370



- |   |   |
|---|---|
| g. Coldirodi - dal Km. 139+585 al Km. 139+759     | g. Coldirodi - dal Km. 139+585 al Km. 139+759     |
| v. Fossato Bianco - dal Km.140+422 al Km.140+827  | v. Fossato Bianco - dal Km.140+382 al Km.140+827  |
| g. Costa Martina - dal Km. 141+231 al Km. 141+520 | g. Costa Martina - dal Km. 141+246 al Km. 141+524 |
| v. Rio dei Pini - dal Km.141+528 al Km.141+769    | v. Rio dei Pini - dal Km.141+533 al Km.141+775    |
| v. Rio Pelotta - dal Km.141+811 al Km.141+932     | v. Rio Pelotta - dal Km.141+811 al Km.141+972     |
| v. Rio Colmo - dal Km.142+280 al Km.142+503       | v. Rio Colmo - dal Km.142+280 al Km.142+503       |

**Area di Servizio  
Bordighera Nord**



km 143+350

**Area di Servizio  
Bordighera Sud**



km 143+544

- |  |  |
|--|--|
| v. M. della Ruota - dal Km.143+660 al Km.143+747   | v. M. della Ruota - dal Km.143+660 al Km.143+747   |
| g. M. della Ruota - dal Km. 143+810 al Km. 144+437 | g. M. della Ruota - dal Km. 144+002 al Km. 144+393 |
| g. Bordighera - dal Km. 144+782 al Km. 145+122     | g. Bordighera - dal Km. 144+782 al Km. 145+122     |
| v. Sasso - dal Km.145+152 al Km.145+665            | v. Sasso - dal Km.145+152 al Km.145+665            |



km 145+797

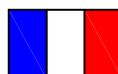
- |   |   |
|---|---|
| v. Borghetto - dal Km.145+888 al Km.146+563     | v. Borghetto - dal Km.145+888 al Km.146+563     |
| g. Monte Bauso - dal Km. 146+629 al Km. 147+094 | g. Monte Bauso - dal Km. 146+629 al Km. 147+094 |
| v. Vallecrosia - dal Km.147+128 al Km.147+627   | v. Vallecrosia - dal Km.147+128 al Km.147+634   |
| g. Aprosio - dal Km. 146+634 al Km. 148+482     | g. Aprosio - dal Km. 146+639 al Km. 148+490     |
| v. Nervia - dal Km.148.492 al Km.149+373        | v. Nervia - dal Km.148.508 al Km.149+373        |
| g. Siestro - dal Km. 149+528 al Km. 151+380     | g. Siestro - dal Km. 149+528 al Km. 151+380     |
| v. Roya - dal Km.151+412 al Km.151+774          | v. Roya - dal Km.151+412 al Km.151+774          |

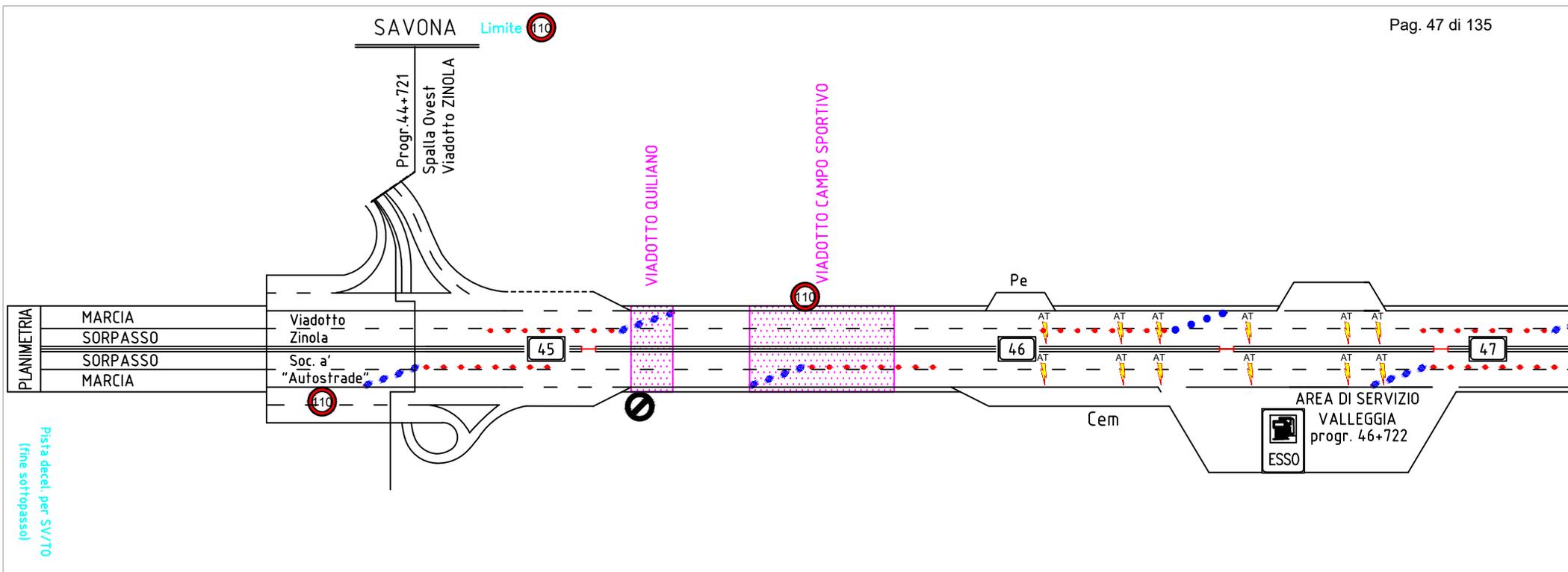


km 151+849

- |   |   |
|---|---|
| g. Del Monte - dal Km. 152+163 al Km. 153+819     | g. Del Monte - dal Km. 152+160 al Km. 153+703     |
| g. S. Bartolomeo - dal Km. 153+919 al Km. 154+211 | g. S. Bartolomeo - dal Km. 153+919 al Km. 154+234 |
| v. Latte - dal Km.154+290 al Km.154+968           | v. Latte - dal Km.154+337 al Km.154+937           |
| g. Belvedere - dal Km. 155+237 al Km. 155+581     | g. Belvedere - dal Km. 155+243 al Km. 155+577     |
| v. Belvedere - dal Km.155+592 al Km.155+680       | v. Belvedere - dal Km.155+592 al Km.155+680       |
| v. Mortola - dal Km.155+935 al Km.156+059         | v. Mortola - dal Km.155+904 al Km.156+059         |
| g. Mortola - dal Km. 156+071 al Km. 156+440       | g. Mortola - dal Km. 156+071 al Km. 156+157       |
| g. Grimaldi - dal Km. 156+963 al Km. 157+724      | g. Grimaldi - dal Km. 156+940 al Km. 157+730      |
| v. Del Passo - dal Km.157+747 al Km.157+938       | v. Del Passo - dal Km.157+752 al Km.157+943       |
| g. Cima Giralda - dal Km. 157+945 al Km. 158+107  | g. Cima Giralda - dal Km. 157+957 al Km. 158+107  |

**Confine di Stato**





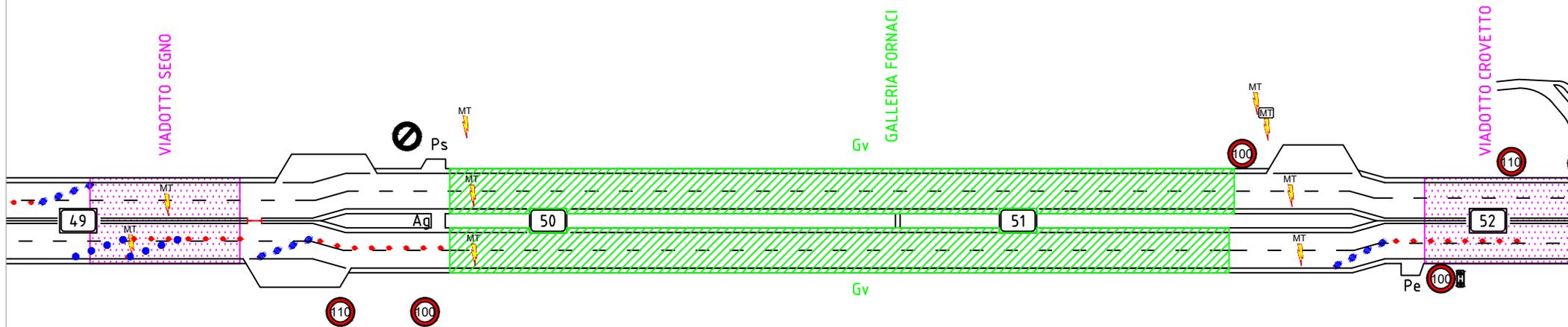
Via Italia	<< I. - Vedi Tav. 1B		km 45+270				<< I. - Vedi Tav. 1A		km 46+445		<< I. - Vedi Tav.			
Via Francia	km 44+620	Vedi Tav. 1B - F. >>		km 45+430		Vedi Tav. 1B - F. >>		km 46+750		Vedi Tav. 1A - F. >>				
	44+721	44+967 44+993	45+180	45+269	45+432	45+739		46+722						
Via Italia	246	213	89	163	307		983				773			
Via Francia	272		187	89	163	307		983			773			
	km45			km46				km47						
	8	9	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	1
	Cmr			Cmr				Cmr						
	km 45+090 - Vedi Tav. 2			km 46+445 - Vedi Tav. 2				km 46+900 - Vedi Tav. 2						
	SAVONA			QUILIANO										

- In caso di sovrapposizione con corsia di decelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 5  
 - In caso di sovrapposizione con corsia di accelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 6A o Tavola 6B  
 - In caso di scambio di carreggiata dovrà essere considerato l'allestimento delle chiusure di corsia come indicato nella suddetta planimetria e l'integrazione della segnaletica riportata sul By-Pass

Ac = By-pass aperto, chiuso con catenella  
 Ce = By-pass chiuso con guardiavia estraibile  
 Cer = By-pass chiuso con guardiavia estraibile rapido  
 Ev = By-pass con guardiavia estraibile (se rapido =R ) con varco di emergenza  
 Cmr = By-pass chiuso con guardiavia mobile con ruote

Cem =Corsia di Emergenza  
 CvL = Corsia Veicoli Lenti  
 P = Parcheggio  
 Pe = Piazzoline di Emergenza  
 Ps = Piazzoline di Servizio  
 Vm = Viadotto con marciapiede  
 Ag = Area esterna galleria chiusa con guardiavia estraibile





Vedi Tav. 1A		km 49+030												km 51+670		Vedi Tav. 1C - F. >>						
>> km 49+100		km 49+380 Vedi Tav. 1A - F. >>																				
km 49+000	49+025	49+344	49+791											51+449	51+460	51+865						
	319	447												405	434							
	319	447												416	434							
km49			km50							km51					km52							
9	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	1
<span style="border: 1px solid green; padding: 2px;">Cmr</span> km 49+375 - Vedi Tav. 2																						

km 52

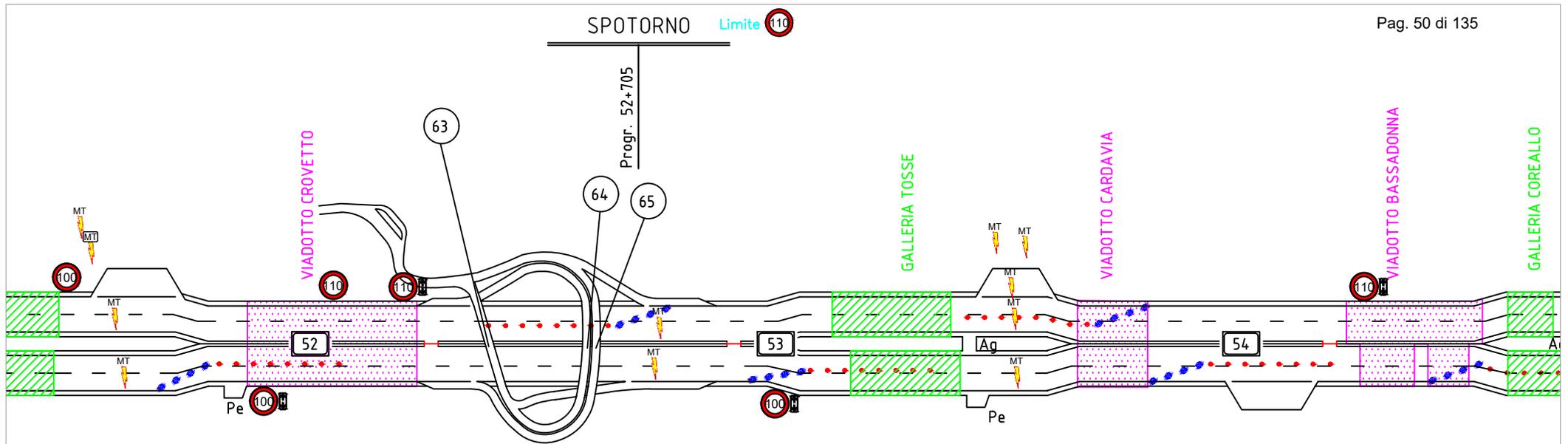


SPOTORNO

- In caso di sovrapposizione con corsia di decelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 5
- In caso di sovrapposizione con corsia di accelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 6A o Tavola 6B
- In caso di scambio di carreggiata dovrà essere considerato l'allestimento delle chiusure di corsia come indicato nella suddetta planimetria e l'integrazione della segnaletica riportata sul By-Pass

Ac = By-pass aperto, chiuso con catenella  
 Ce = By-pass chiuso con guardiavia estraibile  
 Cer = By-pass chiuso con guardiavia estraibile rapido  
 Ev = By-pass con guardiavia estraibile (se rapido =R) con varco di emergenza  
 Cmr = By-pass chiuso con guardiavia mobile con ruote

Cem =Corsia di Emergenza  
 Cvl = Corsia Veicoli Lenti  
 P = Parcheggio  
 Pe = Piazzoline di Emergenza  
 Ps = Piazzoline di Servizio  
 Vm = Viadotto con marciapiede  
 Ag = Area esterna galleria chiusa con guardiavia estraibile



<< I. - Vedi Tav. 1B				km 52+770				<< I. - Vedi Tav. 1B				km 53+800										
km 51+670				Vedi Tav. 1C - F. >>				km 52+940				Vedi Tav. 1C - F. >>										
51+449		51+865		52+229	52+339		52+891	53+121	53+161	53+376	53+396	53+648	53+799		54+226	54+255	54+372	54+401	54+489	54+518	54+573	54+670
	405			434	110		552		230		255		272	151		427		292		55	97	
	416			434	110		552		270		235		252	151		456		117	29	88	84	124
km52				km53				km54														
Cmr				Cmr				Cmr														
km 52+260 - Vedi Tav. 2				km 52+910 - Vedi Tav. 2				km 54+190 - Vedi Tav. 2														

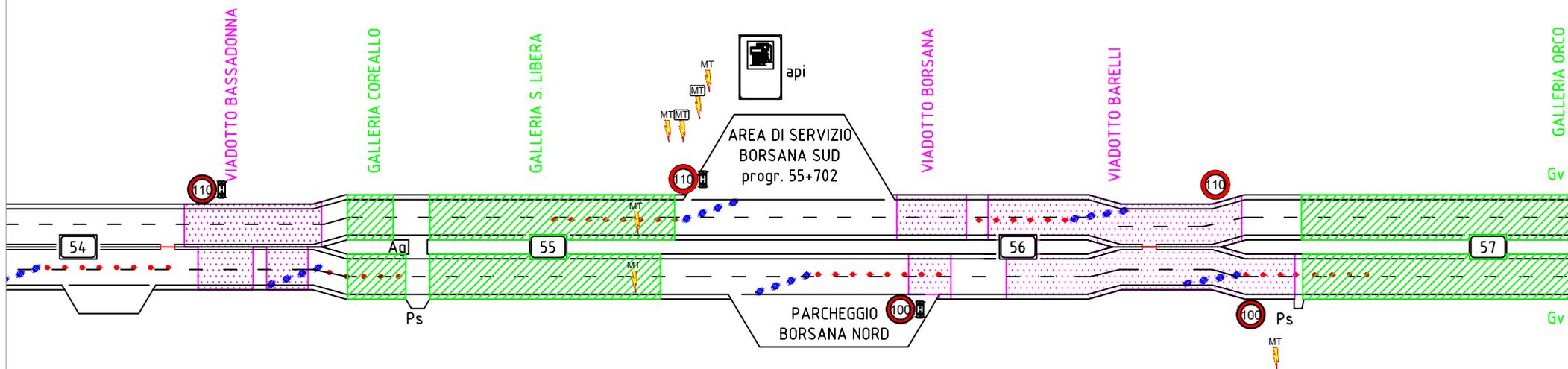
SPOTORNO

NOLI

- In caso di sovrapposizione con corsia di decelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 5
- In caso di sovrapposizione con corsia di accelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 6A o Tavola 6B
- In caso di scambio di carreggiata dovrà essere considerato l'allestimento delle chiusure di corsia come indicato nella suddetta planimetria e l'integrazione della segnaletica riportata sul By-Pass

Ac = By-pass aperto, chiuso con catenella  
 Ce = By-pass chiuso con guardiavia estraibile  
 Cer = By-pass chiuso con guardiavia estraibile rapido  
 Ev = By-pass con guardiavia estraibile (se rapido =R ) con varco di emergenza  
 Cmr = By-pass chiuso con guardiavia mobile con ruote

Cem = Corsia di Emergenza  
 Cvl = Corsia Veicoli Lenti  
 P = Parcheggio  
 Pe = Piazzoline di Emergenza  
 Ps = Piazzoline di Servizio  
 Vm = Viadotto con marciapiede  
 Ag = Area esterna galleria chiusa con guardiavia estraibile



km 53+800 << I. - Vedi Tav. 1B km 55+400 << I. - Vedi Tav. 1C km 56+230

di Tav. 1C - F. >> km 54+400 Vedi Tav. 1C - F. >> km 55+440 Vedi Tav. 1C - F. >> km 56+350 Vedi Tav. 1C - F. >>

54+226 54+255		54+372 54+401		54+489 54+518		54+573		54+670 54+697		54+748		55+239 55+269		55+742 55+767		55+857 55+890		55+936 55+975		56+476		56+589 56+603 56+606	
427		292		55		97		78		521		473		148		46		540		127		1089	
456		117		29		88		84		124		51		491		528		90		118		614	
km54		km55		km56		km57																	
9	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	1	

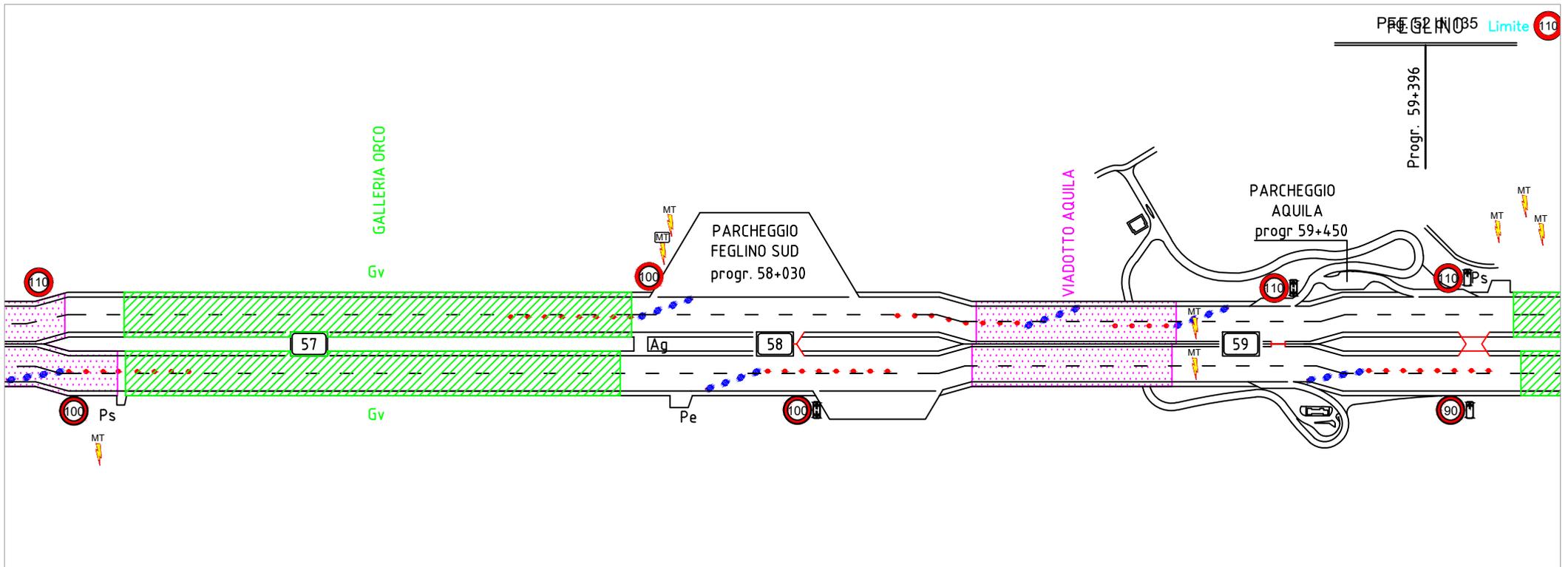
km 54+190 - Vedi Tav. 2 km 56+275 - Vedi Tav. 2

VEZZI PORTIO

- In caso di sovrapposizione con corsia di decelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 5
- In caso di sovrapposizione con corsia di accelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 6A o Tavola 6B
- In caso di scambio di carreggiata dovrà essere considerato l'allestimento delle chiusure di corsia come indicato nella suddetta planimetria e l'integrazione della segnaletica riportata sul By-Pass

Ac = By-pass aperto, chiuso con catenella  
 Ce = By-pass chiuso con guardiavia estraibile  
 Cer = By-pass chiuso con guardiavia estraibile rapido  
 Ev = By-pass con guardiavia estraibile (se rapido =R ) con varco di emergenza  
 Cmr = By-pass chiuso con guardiavia mobile con ruote

Cem =Corsia di Emergenza  
 Cvl = Corsia Veicoli Lenti  
 P = Parcheggio  
 Pe = Piazzoline di Emergenza  
 Ps = Piazzoline di Servizio  
 Vm = Viadotto con marciapiede  
 Ag = Area esterna galleria chiusa con guardiavia estraibile



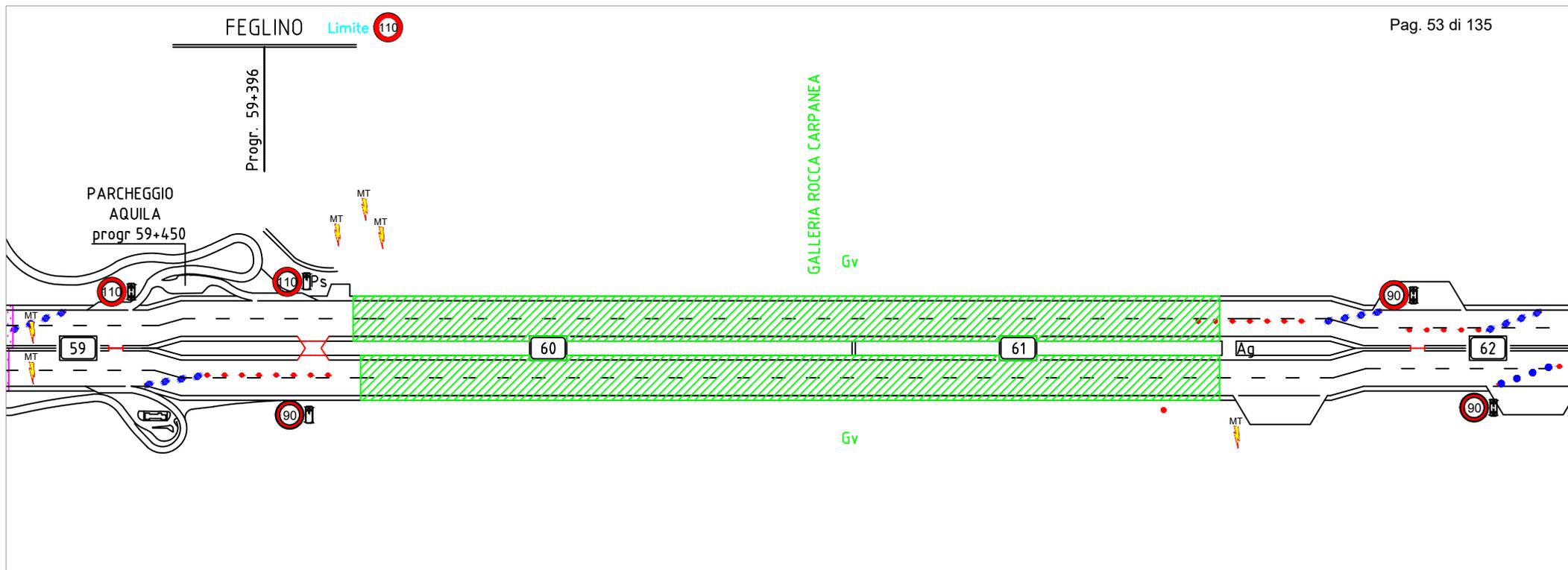
30 << I. - Vedi Tav. 1B km 57+820 << I. - Vedi Tav. 1B km 58+650 km 58+970 << I. - Vedi Tav. 1C  
 Vedi Tav. 1C - F. >> km 57+850 Vedi Tav. 1C - F. >> km 59+140 Vedi Tav. 1C - F. >>

56+476	56+589 56+603 56+606	57+668 57+692	58+423 58+432	58+852 58+861	59+585 59+601							
127	1089	740	429	724								
	1062	755	429	749								
km57		km58		km59								
4	5	6	7	8	9	0	1	2	3	4	5	6

i Tav. 2 km 58+015 - Vedi Tav. 2 km 59+080 - Vedi Tav. 2 km 59+500 - Vedi Tav. 2

ORCO FEGLINO

<ul style="list-style-type: none"> <li>- In caso di sovrapposizione con corsia di decelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 5</li> <li>- In caso di sovrapposizione con corsia di accelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 6A o Tavola 6B</li> <li>- In caso di scambio di carreggiata dovrà essere considerato l'allestimento delle chiusure di corsia come indicato nella suddetta planimetria e l'integrazione della segnaletica riportata sul By-Pass</li> </ul>	<p>Ac = By-pass aperto, chiuso con catenella          Ce = By-pass chiuso con guardiavia estraibile          Cer = By-pass chiuso con guardiavia estraibile rapido          Ev = By-pass con guardiavia estraibile (se rapido =R) con varco di emergenza          Cmr = By-pass chiuso con guardiavia mobile con ruote</p>	<p>Cem = Corsia di Emergenza          Cvl = Corsia Veicoli Lenti          P = Parcheggio          Pe = Piazzoline di Emergenza          Ps = Piazzoline di Servizio          Vm = Viadotto con marciapiede          Ag = Area esterna galleria chiusa con guardiavia estraibile</p>
---	--	---



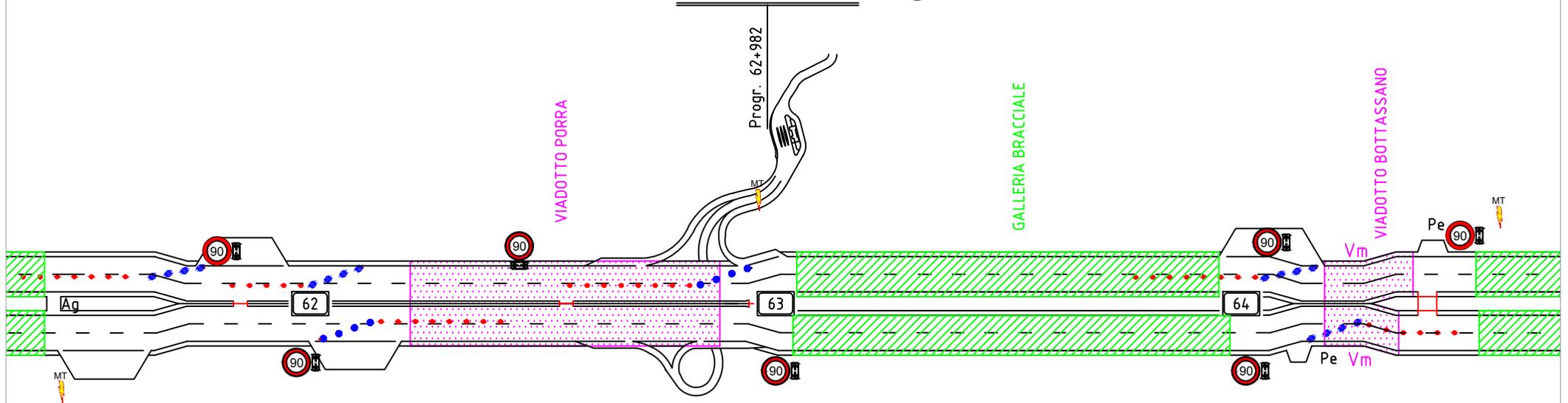
km 58+970 << I. - Vedi Tav. 1C	<< I. - Vedi Tav. 1C	km 61+770	km 62+000
km 59+140	Vedi Tav. 1C - F. >>	km 62+000	Vedi Tav. 1C - F. >>
58+861	59+585 59+601	61+429	
724	1844	786	
749	1828	786	
km59	km60	km61	km62
9 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9	0 1
Cmr	Cmr	Cmr	
km 59+080 - Vedi Tav. 2	km 59+500 - Vedi Tav. 2	km 61+850 - Vedi Tav. 2	

✂ CALICE LIGURE ✂

- In caso di sovrapposizione con corsia di decelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 5  
 - In caso di sovrapposizione con corsia di accelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 6A o Tavola 6B  
 - In caso di scambio di carreggiata dovrà essere considerato l'allestimento delle chiusure di corsia come indicato nella suddetta planimetria e l'integrazione della segnaletica riportata sul By-Pass

Ac = By-pass aperto, chiuso con catenella  
 Ce = By-pass chiuso con guardiavia estraibile  
 Cer = By-pass chiuso con guardiavia estraibile rapido  
 Ev = By-pass con guardiavia estraibile (se rapido =R ) con varco di emergenza  
 Cmr = By-pass chiuso con guardiavia mobile con ruote

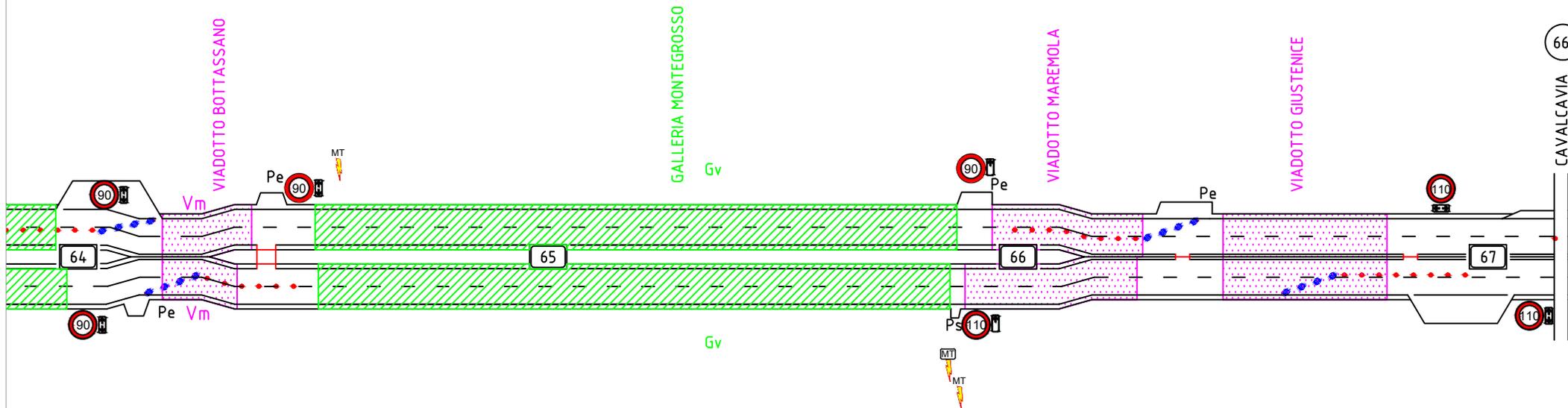
Cem =Corsia di Emergenza  
 Cvl = Corsia Veicoli Lenti  
 P = Parcheggio  
 Pe = Piazzoline di Emergenza  
 Ps = Piazzoline di Servizio  
 Vm = Viadotto con marciapiede  
 Ag = Area esterna galleria chiusa con guardiavia estraibile



<b>&lt;&lt; I. - Vedi Tav. 1C</b>		<b>km 61+770</b>	<b>km 62+110 &lt;&lt; I. - Vedi Tav. 1C</b>	<b>km 62+945 &lt;&lt; I. - Vedi Tav. 1C</b>	<b>&lt;&lt; I. - Vedi Tav. 1C</b>	<b>km 64+160</b>						
		<b>km 62+000 Vedi Tav. 1C - F. &gt;&gt;</b>				<b>km 64+140 Vedi Tav. 1C - F. &gt;&gt;</b>						
61+429		62+215		62+880	63+037 63+045	63+952 63+976	64+179 64+338 64+369 64+504 64+511					
	786		665	165		227	190					
	786		665	157	939	203	135					
km62		km63		km64								
4	5	6	7	8	9	0	1	2	3	4	5	6
<span style="border: 1px solid green; padding: 2px;">Cmr</span>		<span style="border: 1px solid green; padding: 2px;">Ce</span>		<span style="border: 1px solid green; padding: 2px;">Ce</span>		<span style="border: 1px solid green; padding: 2px;">Ce + Ac</span>						
km 61+850 - Vedi Tav. 2		km 62+550 - Vedi Tav. 2		km 62+990 - Vedi Tav. 2		km 64+400 - Vedi Tav. 2						

**FINALE LIGURE**

<ul style="list-style-type: none"> <li>- In caso di sovrapposizione con corsia di decelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 5</li> <li>- In caso di sovrapposizione con corsia di accelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 6A o Tavola 6B</li> <li>- In caso di scambio di carreggiata dovrà essere considerato l'allestimento delle chiusure di corsia come indicato nella suddetta planimetria e l'integrazione della segnaletica riportata sul By-Pass</li> </ul>	<p>Ac = By-pass aperto, chiuso con catenella                  Ce = By-pass chiuso con guardiavia estraibile                  Cer = By-pass chiuso con guardiavia estraibile rapido                  Ev = By-pass con guardiavia estraibile (se rapido =R) con varco di emergenza                  Cmr = By-pass chiuso con guardiavia mobile con ruote</p>	<p>Cem =Corsia di Emergenza                  Cvl = Corsia Veicoli Lenti                  P = Parcheggio                  Pe = Piazzoline di Emergenza                  Ps = Piazzoline di Servizio                  Vm = Viadotto con marciapiede                  Ag = Area esterna galleria chiusa con guardiavia estraibile</p>
---	--	--



<< I. - Vedi Tav. 1C km 64+160

<< I. - Vedi Tav. 1B km 66+380

km 64+140 Vedi Tav. 1C - F. >>

km 66+560 Vedi Tav. 1C - F. >>

63+952 63+976	64+179	64+338 64+369	64+504 64+511		65+855 65+870 65+887	65+945	66+253 66+265	66+436	66+785	67+156
227	190	135	1366	75	320	171	349	371		
203	159	173	1344	32	366	183	349	371		
km64			km65			km66			km67	
9	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0

Ce + Ac  
km 64+400 - Vedi Tav. 2

Cem  
km 66+350 - Vedi Tav. 2

Cer  
km 66+835 - Vedi Tav. 2



TOVO S. GIACOMO

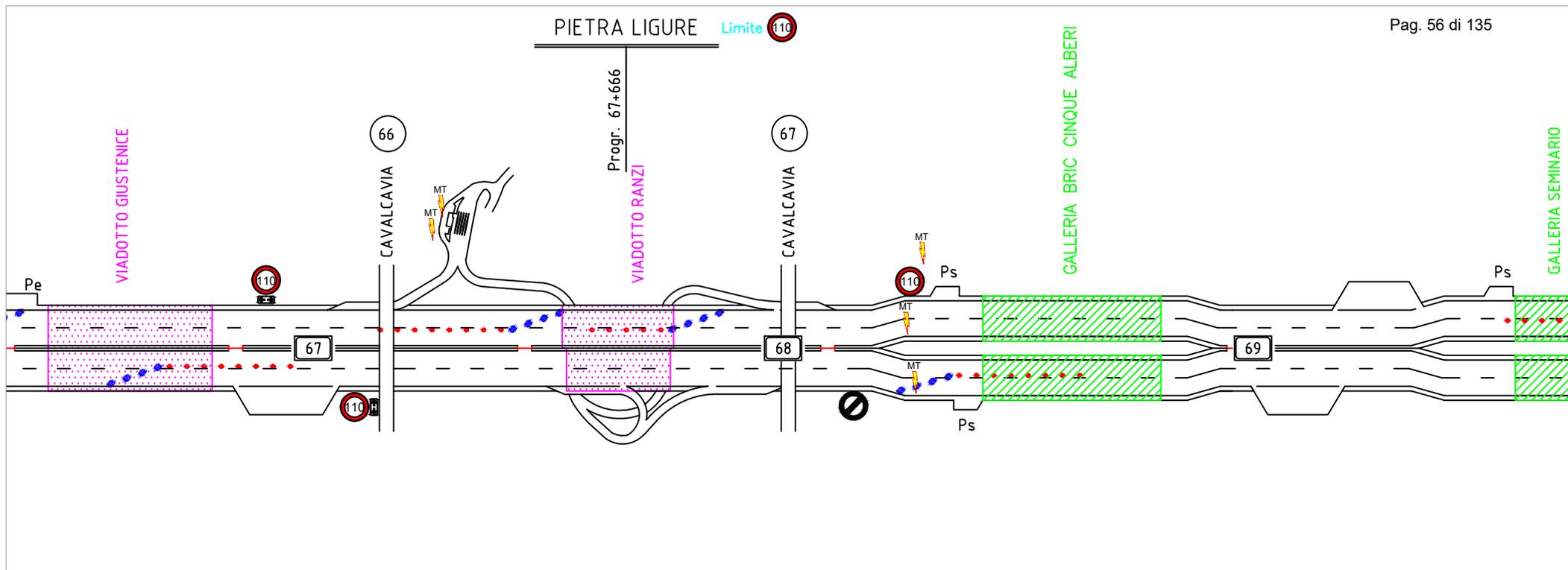


GIUSTENICE

- In caso di sovrapposizione con corsia di decelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 5
- In caso di sovrapposizione con corsia di accelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 6A o Tavola 6B
- In caso di scambio di carreggiata dovrà essere considerato l'allestimento delle chiusure di corsia come indicato nella suddetta planimetria e l'integrazione della segnaletica riportata sul By-Pass

Ac = By-pass aperto, chiuso con catenella  
 Ce = By-pass chiuso con guardiavia estraibile  
 Cer = By-pass chiuso con guardiavia estraibile rapido  
 Ev = By-pass con guardiavia estraibile (se rapido =R) con varco di emergenza  
 Cmr = By-pass chiuso con guardiavia mobile con ruote

Cem = Corsia di Emergenza  
 Cvl = Corsia Veicoli Lenti  
 P = Parcheggio  
 Pe = Piazzoline di Emergenza  
 Ps = Piazzoline di Servizio  
 Vm = Viadotto con marciapiede  
 Ag = Area esterna galleria chiusa con guardiavia estraibile



B km 66+380 << I. - Vedi Tav. 1B km 67+530 km 67+870 << I. - Vedi Tav. 1B << I

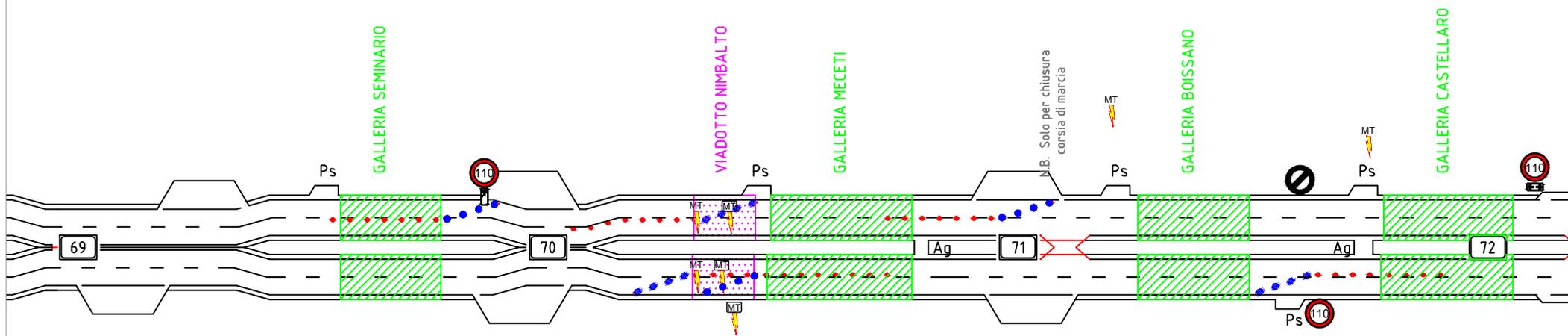
km 66+560 Vedi Tav. 1C - F. >> km 68+240 Vedi Tav. 1B - F. >>

	66+436	66+785	67+156	67+530 67+539	67+760 67+767	68+011	68+425	68+804	69+558				
71	349	371	374	237	244	414	379	754	214				
13	349	371	383	221	251	414	379	754	214				
	km67			km68			km69						
	4	5	6	7	8	9	0	1	2	3	4	5	6

Cer - Vedi Tav. 2     
 Cer km 66+835 - Vedi Tav. 2     
 Cer km 67+450 - Vedi Tav. 2     
 Cer km 68+095 - Vedi Tav. 2     
 Cer km 68+970 - Vedi Tav. 2

▶ GIUSTENICE ◀     
 PIETRA LIGURE     
 ◀ ▶

<ul style="list-style-type: none"> <li>- In caso di sovrapposizione con corsia di decelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 5</li> <li>- In caso di sovrapposizione con corsia di accelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 6A o Tavola 6B</li> <li>- In caso di scambio di carreggiata dovrà essere considerato l'allestimento delle chiusure di corsia come indicato nella suddetta planimetria e l'integrazione della segnaletica riportata sul By-Pass</li> </ul>	<p>Ac = By-pass aperto, chiuso con catenella                  Ce = By-pass chiuso con guardiavia estraibile                  Cer = By-pass chiuso con guardiavia estraibile rapido                  Ev = By-pass con guardiavia estraibile (se rapido =R ) con varco di emergenza                  Cmr = By-pass chiuso con guardiavia mobile con ruote</p>	<p>Cem =Corsia di Emergenza                  Cvl = Corsia Veicoli Lenti                  P = Parcheggio                  Pe = Piazzoline di Emergenza                  Ps = Piazzoline di Servizio                  Vm = Viadotto con marciapiede                  Ag = Area esterna galleria chiusa con guardiavia estraibile</p>
---	---	--



<< I. - Vedi Tav. 1A		km 69+895	<< I. - Vedi Tav. 1A		km 70+441	<< I. - Vedi Tav. 1B		km 71+075														
Vedi Tav. 1A - F. >>		km 70+180	Vedi Tav. 1A - F. >>		km 70+330	Vedi Tav. 1A - F. >>		km 71+500	Vedi Tav. 1A - F. >>													
	69+558	69+772	70+307	70+310	70+438	70+441	70+466	70+474	70+774	71+255	71+492	71+772	71+778	72+053								
754	214	538	131	33	300	481	237	286	275													
754	214	535	131	28	308	481	237	280	281													
km69		km70			km71			km72														
9	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	1
Cer		Cer			EVR																	
n 68+970 - Vedi Tav. 2		km 70+080 - Vedi Tav. 2			km 71+100 - Vedi Tav. 2			km 72+21														

LOANO



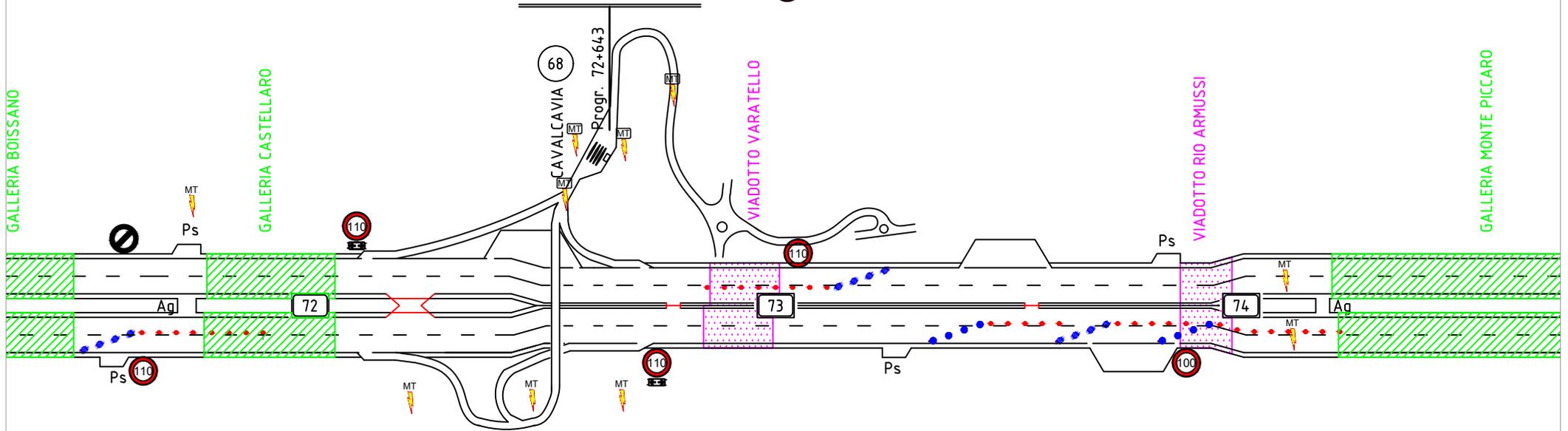
BOISSANO

- In caso di sovrapposizione con corsia di decelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 5
- In caso di sovrapposizione con corsia di accelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 6A o Tavola 6B
- In caso di scambio di carreggiata dovrà essere considerato l'allestimento delle chiusure di corsia come indicato nella suddetta planimetria e l'integrazione della segnaletica riportata sul By-Pass

Ac = By-pass aperto, chiuso con catenella  
 Ce = By-pass chiuso con guardiavia estraibile  
 Cer = By-pass chiuso con guardiavia estraibile rapido  
 Ev = By-pass con guardiavia estraibile (se rapido =R ) con varco di emergenza  
 Cmr = By-pass chiuso con guardiavia mobile con ruote

Cem =Corsia di Emergenza  
 Cvl = Corsia Veicoli Lenti  
 P = Parcheggio  
 Pe = Piazzoline di Emergenza  
 Ps = Piazzoline di Servizio  
 Vm = Viadotto con marciapiede  
 Ag = Area esterna galleria chiusa con guardiavia estraibile

BORGHETTO S. SPIRITO 110 Limite

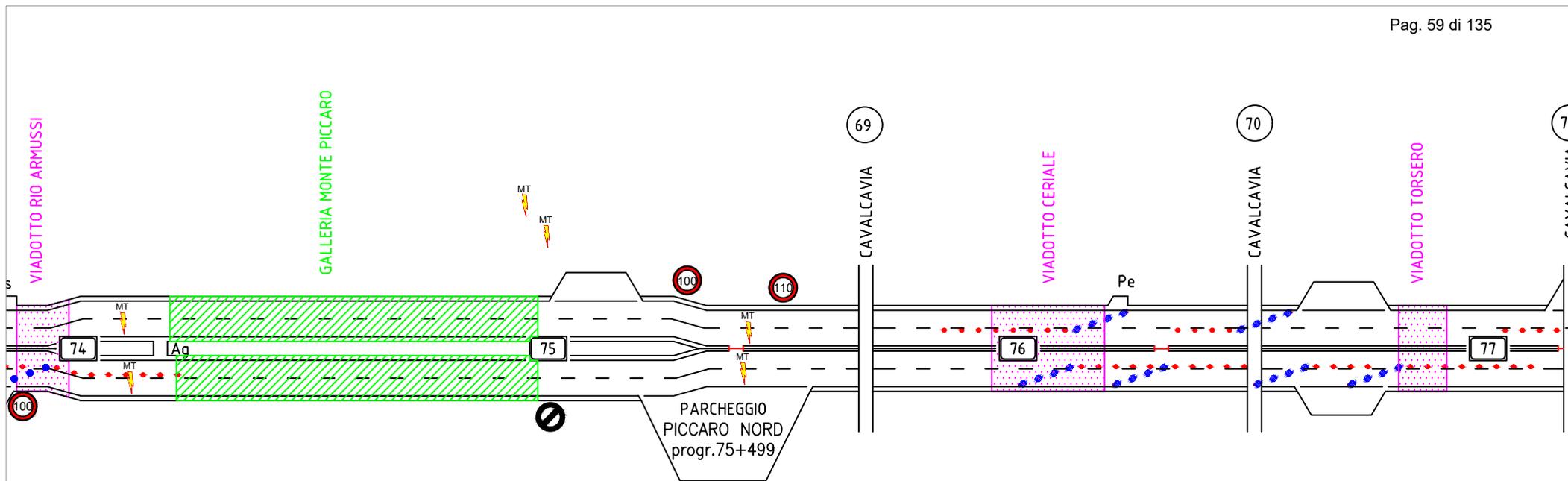


<< I. - Vedi Tav. 1C												km 73+240																											
km 71+500 Vedi Tav. 1A - F. >>				Vedi Tav. 1B - F. >>								km 73+300				km 73+600 Vedi Tav. 1B - F. >>				km 73+820 Vedi Tav. 1B - F. >>																			
71+492				71+772 71+778				72+053				72+643				72+845 72+859				72+994 73+008				73+869				73+980				74+195 74+209							
237				286				275				590				216				149				861				111				215				783			
237				280				281				590				202				149				875				111				229				769			
km72												km73												km74															
4 5 6 7 8 9 0 1 2 3 4 5 6												4 5 6 7 8 9 0 1 2 3 4 5 6												4 5 6 7 8 9 0 1 2 3 4 5 6															
Cmr km 72+215 - Vedi Tav. 2												Cmr km 72+780 - Vedi Tav. 2												Cmr km 73+550 - Vedi Tav. 2															
BOISSANO												TOIRANO												BORGHETTO S. SPIRITO															

- In caso di sovrapposizione con corsia di decelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 5  
 - In caso di sovrapposizione con corsia di accelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 6A o Tavola 6B  
 - In caso di scambio di carreggiata dovrà essere considerato l'allestimento delle chiusure di corsia come indicato nella suddetta planimetria e l'integrazione della segnaletica riportata sul By-Pass

Ac = By-pass aperto, chiuso con catenella  
 Ce = By-pass chiuso con guardiavia estraibile  
 Cer = By-pass chiuso con guardiavia estraibile rapido  
 Ev = By-pass con guardiavia estraibile (se rapido =R) con varco di emergenza  
 Cmr = By-pass chiuso con guardiavia mobile con ruote

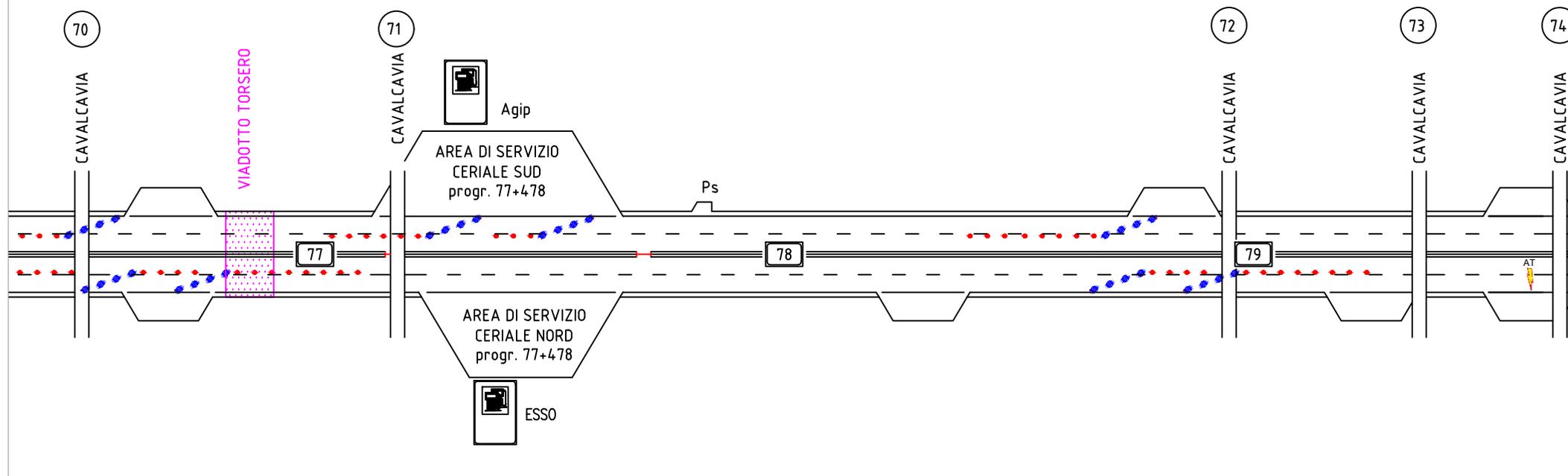
Cem = Corsia di Emergenza  
 Cvl = Corsia Veicoli Lenti  
 P = Parcheggio  
 Pe = Piazzoline di Emergenza  
 Ps = Piazzoline di Servizio  
 Vm = Viadotto con marciapiede  
 Ag = Area esterna galleria chiusa con guardiavia estraibile



m 73+820 Vedi Tav. 1B - F. >>			<< I. - Vedi Tav. 1A km 76+230			<< I. - Vedi Tav. 1A km 76+580			<< I. - V															
Vedi Tav. 1A - F. >>			km 76+000			km 76+200			Vedi Tav. km 76+500			Vedi Tav. km 76+700			Vedi Tav. 1A - F. >>									
73+869	73+980	74+195 74+209	74+978	75+676	75+944	76+184	76+503	76+810	76+912	77+176														
111	215		783	698	268	240	319	307	102	264														
111	229		769	698	268	240	319	307	102	264														
km74			km75			km76			km77															
9	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	1		
											Cer			Cer			Cer							
											km 75+400 - Vedi Tav. 2			km 76+305 - Vedi Tav. 2			km 77+170 -							

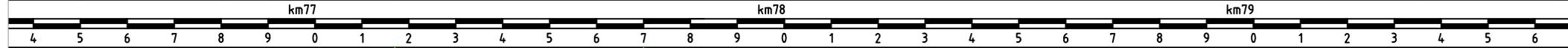
**CERIALE**

<ul style="list-style-type: none"> <li>- In caso di sovrapposizione con corsia di decelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 5</li> <li>- In caso di sovrapposizione con corsia di accelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 6A o Tavola 6B</li> <li>- In caso di scambio di carreggiata dovrà essere considerato l'allestimento delle chiusure di corsia come indicato nella suddetta planimetria e l'integrazione della segnaletica riportata sul By-Pass</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ac = By-pass aperto, chiuso con catenella</li> <li>Ce = By-pass chiuso con guardiavia estraibile</li> <li>Cer = By-pass chiuso con guardiavia estraibile rapido</li> <li>Ev = By-pass con guardiavia estraibile (se rapido =R ) con varco di emergenza</li> <li>Cmr = By-pass chiuso con guardiavia mobile con ruote</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cem = Corsia di Emergenza</li> <li>Cvl = Corsia Veicoli Lenti</li> <li>P = Parcheggio</li> <li>Pe = Piazzoline di Emergenza</li> <li>Ps = Piazzoline di Servizio</li> <li>Vm = Viadotto con marciapiede</li> <li>Ag = Area esterna galleria chiusa con guardiavia estraibile</li> </ul>
---	--	--



<< I. - Vedi Tav. 1A	km 76+580	<< I. - Vedi Tav. 1A	km 77+350	km 77+590 << I. - Vedi Tav. 1A	<< I. - Vedi Tav. 1A	km 78+790
km 76+500	Vedi Tav. 1A - F. >>	km 76+700	Vedi Tav. 1A - F. >>	Vedi Tav. 1A - F. >>	km 78+650	km 78+850 Vedi Tav. 1A - F. >>

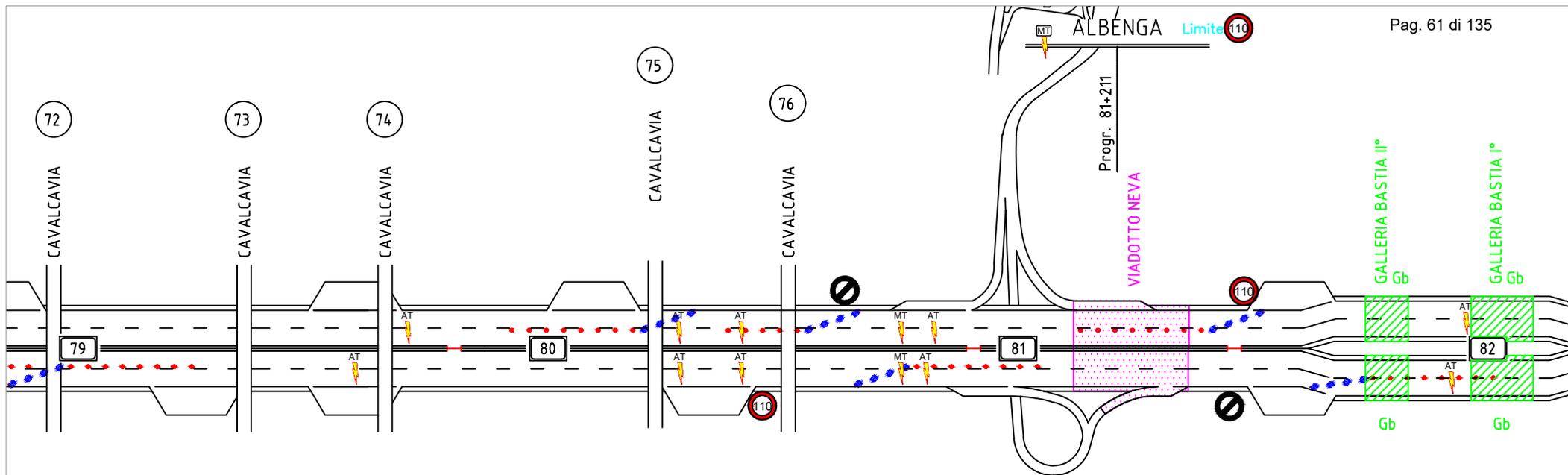
76+503	76+810	76+912	77+176	78+948	79+353	79+653
9	307	102	264	1772	405	300
9	307	102	264	1772	405	300



edi Tav. 2	km 77+170 - Vedi Tav. 2	km 77+700 - Vedi Tav. 2	km
------------	-------------------------	-------------------------	----



<ul style="list-style-type: none"> <li>- In caso di sovrapposizione con corsia di decelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 5</li> <li>- In caso di sovrapposizione con corsia di accelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 6A o Tavola 6B</li> <li>- In caso di scambio di carreggiata dovrà essere considerato l'allestimento delle chiusure di corsia come indicato nella suddetta planimetria e l'integrazione della segnaletica riportata sul By-Pass</li> </ul>	<p>Ac = By-pass aperto, chiuso con catenella                  Ce = By-pass chiuso con guardiavia estraibile                  Cer = By-pass chiuso con guardiavia estraibile rapido                  Ev = By-pass con guardiavia estraibile (se rapido =R ) con varco di emergenza                  Cmr = By-pass chiuso con guardiavia mobile con ruote</p>	<p>Cem =Corsia di Emergenza                  Cvl = Corsia Veicoli Lenti                  P = Parcheggio                  Pe = Piazzoline di Emergenza                  Ps = Piazzoline di Servizio                  Vm = Viadotto con marciapiede                  Ag = Area esterna galleria chiusa con guardiavia estraibile</p>
---	---	--



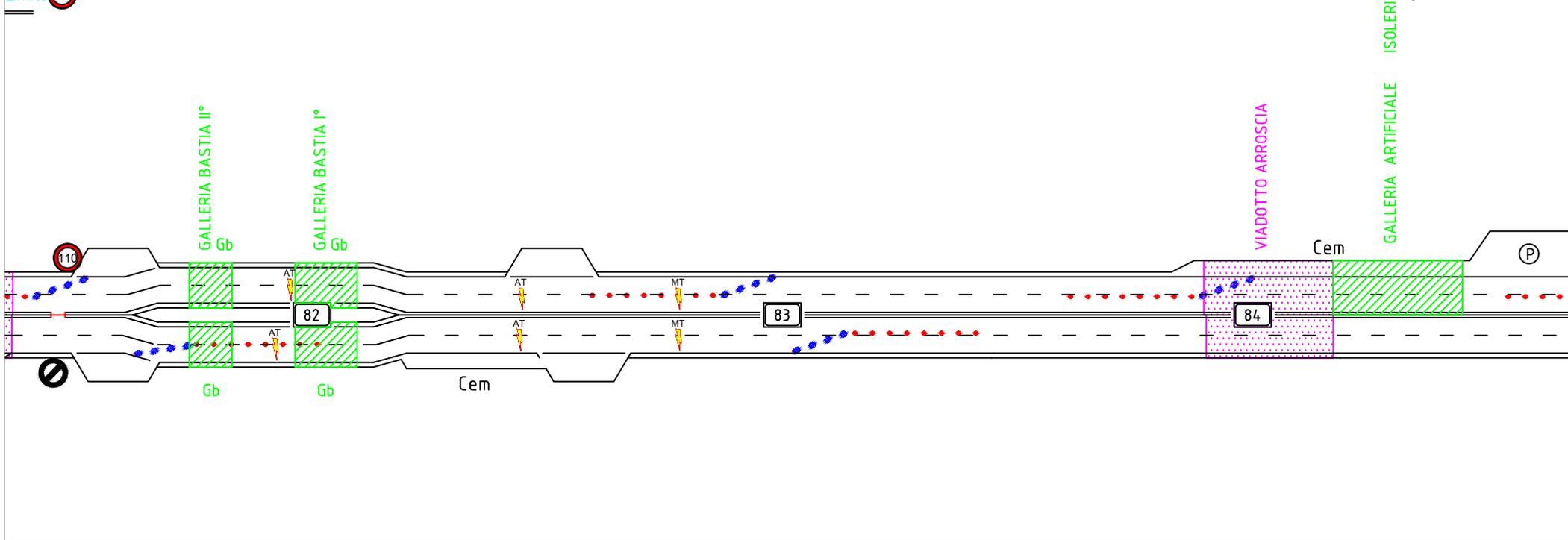
78+790			<< I. - Vedi Tav. 1B			km 80+310			km 80+660 << I. - Vedi Tav. 1B			km 81+520 << I. - Vedi Tav. 1A										
km 78+850 Vedi Tav. 1A - F. >>						km 80+650			Vedi Tav. 1A - F. >>			km 81+620										
Vedi Tav. 1B - F. >>												Vedi Tav. 1B - F. >>										
78+948	79+353	79+653	80+228	80+511	81+118	81+362	81+364	81+739	81+830	81+964	82+096											
405	300	575	283	607	246	375	91	134	132													
405	300	575	283	607	244	377	91	134	132													
km79			km80			km81			km82													
9	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	1
Ce			Cer			Cer																
km 79+800 - Vedi Tav. 2			km 80+900 - Vedi Tav. 2			km 81+460 - Vedi Tav. 2																

ALBENGA

- In caso di sovrapposizione con corsia di decelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 5
- In caso di sovrapposizione con corsia di accelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 6A o Tavola 6B
- In caso di scambio di carreggiata dovrà essere considerato l'allestimento delle chiusure di corsia come indicato nella suddetta planimetria e l'integrazione della segnaletica riportata sul By-Pass

Ac = By-pass aperto, chiuso con catenella  
 Ce = By-pass chiuso con guardiavia estraibile  
 Cer = By-pass chiuso con guardiavia estraibile rapido  
 Ev = By-pass con guardiavia estraibile (se rapido =R) con varco di emergenza  
 Cmr = By-pass chiuso con guardiavia mobile con ruote

Cem = Corsia di Emergenza  
 Cvl = Corsia Veicoli Lenti  
 P = Parcheggio  
 Pe = Piazzoline di Emergenza  
 Ps = Piazzoline di Servizio  
 Vm = Viadotto con marciapiede  
 Ag = Area esterna galleria chiusa con guardiavia estraibile



km 81+520 << I. - Vedi Tav. 1A	<< I. - Vedi Tav. 1A	km 82+980	<< I. - Vedi Tav. 1A	km 84+000
km 81+620 Vedi Tav. 1B - F. >>	km 83+020	Vedi Tav. 1A - F. >>	km 84+300	Vedi Tav. 1A - F. >>

01+304 81+364	81+739	81+830	81+964	82+096	83+896 83+901	84+166 84+167	84+445
375	91	134	132	1800	270	278	
377	91	134	132	1805	270		



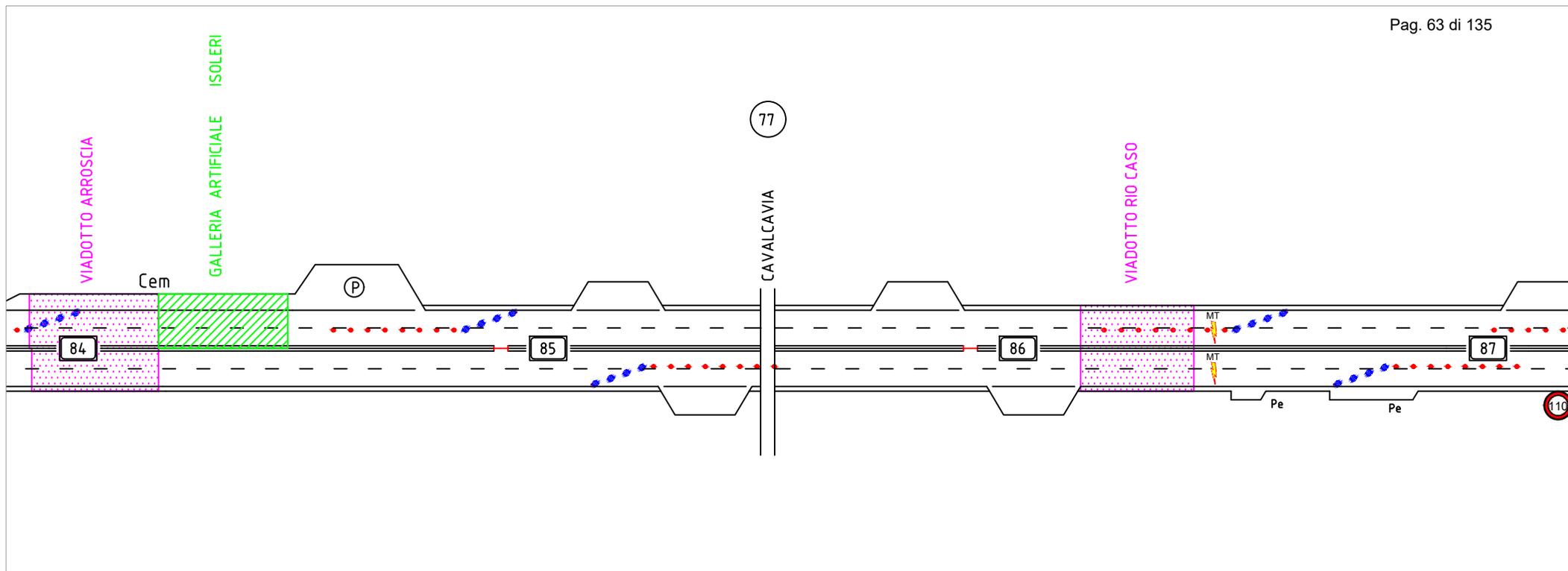
Cer  
81+460 - Vedi Tav. 2



- In caso di sovrapposizione con corsia di decelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 5
- In caso di sovrapposizione con corsia di accelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 6A o Tavola 6B
- In caso di scambio di carreggiata dovrà essere considerato l'allestimento delle chiusure di corsia come indicato nella suddetta planimetria e l'integrazione della segnaletica riportata sul By-Pass

Ac = By-pass aperto, chiuso con catenella  
 Ce = By-pass chiuso con guardiavia estraibile  
 Cer = By-pass chiuso con guardiavia estraibile rapido  
 Ev = By-pass con guardiavia estraibile (se rapido =R) con varco di emergenza  
 Cmr = By-pass chiuso con guardiavia mobile con ruote

Cem = Corsia di Emergenza  
 Cvl = Corsia Veicoli Lenti  
 P = Parcheggio  
 Pe = Piazzoline di Emergenza  
 Ps = Piazzoline di Servizio  
 Vm = Viadotto con marciapiede  
 Ag = Area esterna galleria chiusa con guardiavia estraibile



Vedi Tav. 1A | km 84+000 << I. - Vedi Tav. 1A | km 84+930 >> I. - Vedi Tav. 1A | km 86+570 << I. - Vedi Tav. 1A | km 86+570 >> I. - Vedi Tav. 1A | km 86+570 >>

km 84+300 | Vedi Tav. 1A - F. >> | km 85+090 | Vedi Tav. 1A - F. >> | km 86+670 | Vedi Tav. 1A - F. >>

83+896 83+901	84+166 84+167	84+445	85+467	86+133	86+374																	
270	278		1301	666	241	1294																
270			1296	666	241	1294																
km84		km85			km86		km87															
9	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	1

Cmr  
km 85+900 - Vedi Tav. 2

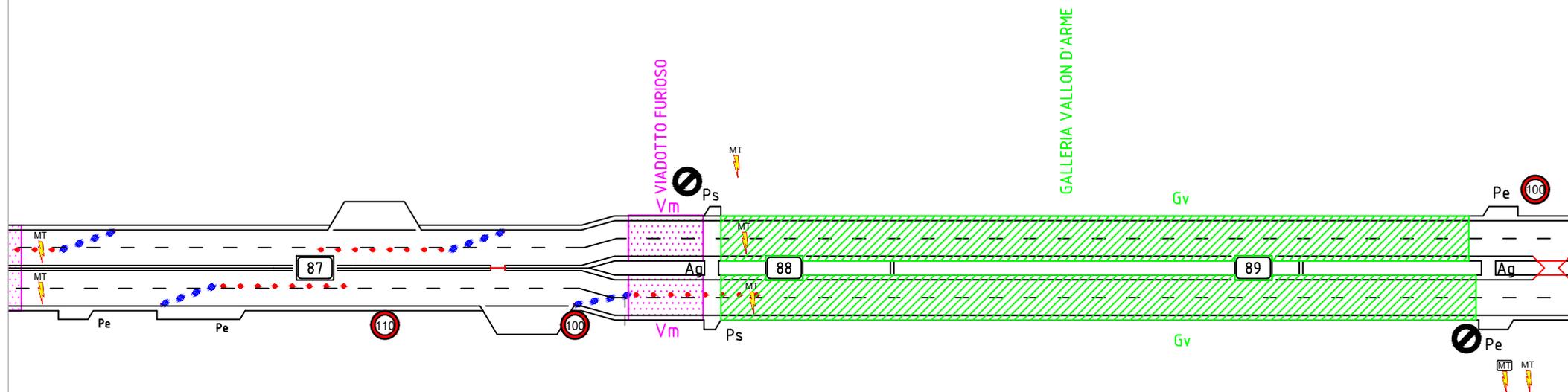
VILLANOVA D'ALBENGA



- In caso di sovrapposizione con corsia di decelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 5
- In caso di sovrapposizione con corsia di accelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 6A o Tavola 6B
- In caso di scambio di carreggiata dovrà essere considerato l'allestimento delle chiusure di corsia come indicato nella suddetta planimetria e l'integrazione della segnaletica riportata sul By-Pass

Ac = By-pass aperto, chiuso con catenella  
 Ce = By-pass chiuso con guardiavia estraibile  
 Cer = By-pass chiuso con guardiavia estraibile rapido  
 Ev = By-pass con guardiavia estraibile (se rapido =R ) con varco di emergenza  
 Cmr = By-pass chiuso con guardiavia mobile con ruote

Cem =Corsia di Emergenza  
 Cvl = Corsia Veicoli Lenti  
 P = Parcheggio  
 Pe = Piazzoline di Emergenza  
 Ps = Piazzoline di Servizio  
 Vm = Viadotto con marciapiede  
 Ag = Area esterna galleria chiusa con guardiavia estraibile



I. - Vedi Tav. 1A km 86+570 << I. - Vedi Tav. 1C km 87+400  
 km 86+670 Vedi Tav. 1A - F. >> km 87+550 Vedi Tav. 1A - F. >>

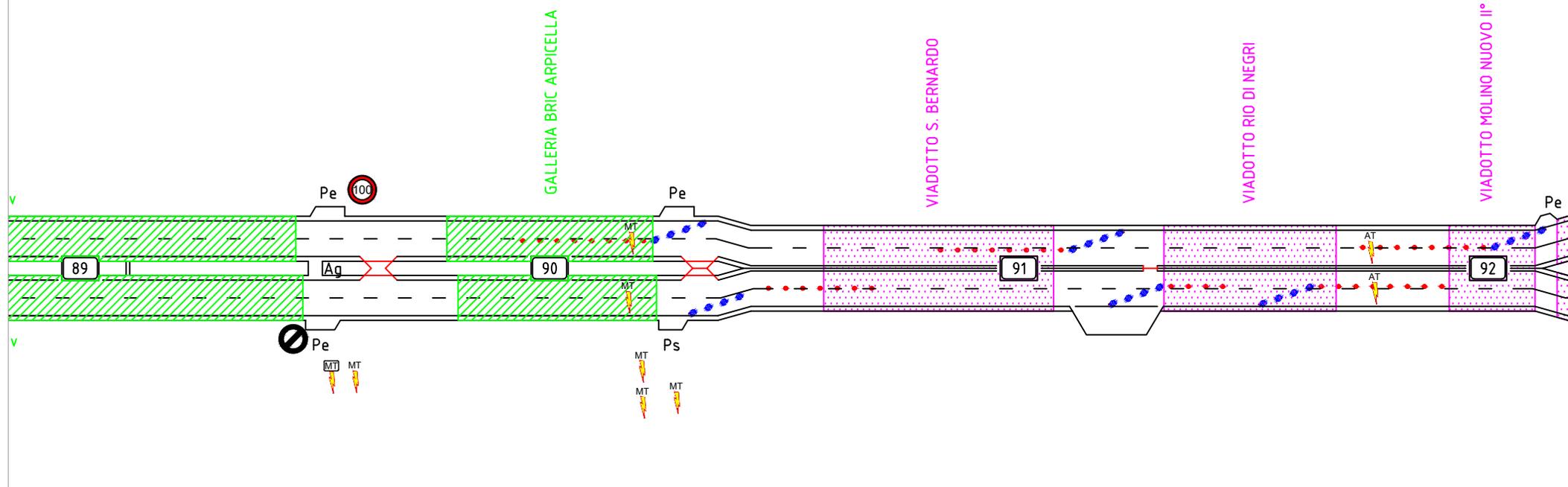
86+374		87+668	87+827	87+865		89+459	89+474
	1294	159	38		1594		322
	1294	159	38		1609		331



km 87+390 - Vedi Tav. 2 (Cmr) km 89+635 - Ve (Ac)

ALASSIO

- |   |   |  |
|---|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- In caso di sovrapposizione con corsia di decelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 5</li> <li>- In caso di sovrapposizione con corsia di accelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 6A o Tavola 6B</li> <li>- In caso di scambio di carreggiata dovrà essere considerato l'allestimento delle chiusure di corsia come indicato nella suddetta planimetria e l'integrazione della segnaletica riportata sul By-Pass</li> </ul> | <p>Ac = By-pass aperto, chiuso con catenella<br/>                 Ce = By-pass chiuso con guardiavia estraibile<br/>                 Cer = By-pass chiuso con guardiavia estraibile rapido<br/>                 Ev = By-pass con guardiavia estraibile (se rapido =R ) con varco di emergenza<br/>                 Cmr = By-pass chiuso con guardiavia mobile con ruote</p> | <p>Cem =Corsia di Emergenza<br/>                 Cvl = Corsia Veicoli Lenti<br/>                 P = Parcheggio<br/>                 Pe = Piazzoline di Emergenza<br/>                 Ps = Piazzoline di Servizio<br/>                 Vm = Viadotto con marciapiede<br/>                 Ag = Area esterna galleria chiusa con guardiavia estraibile</p> |
|---|---|--|



<< I. - Vedi Tav. 1B				km 90+330	<< I. - Vedi Tav. 1B				km 91+220	<< I. - Vedi Tav. 1B				km 92+100			
Vedi Tav. 1A - F. >>				km 90+295	Vedi Tav. 1A - F. >>				km 91+190	Vedi Tav. 1A - F. >>				km 91+510			
89+459 89+474		89+781 89+805		90+220 90+228		90+584		91+074		91+309		91+676		91+917		92+100 92+147	
		322		439		364		490		235		367		241		183	
		331		423		356		490		235		367		241		183	
km89				km90				km91				km92					
Ac				EVR				Cmr									
km 89+635 - Vedi Tav. 2				km 90+320 - Vedi Tav. 2				km 91+280 - Vedi Tav. 2									

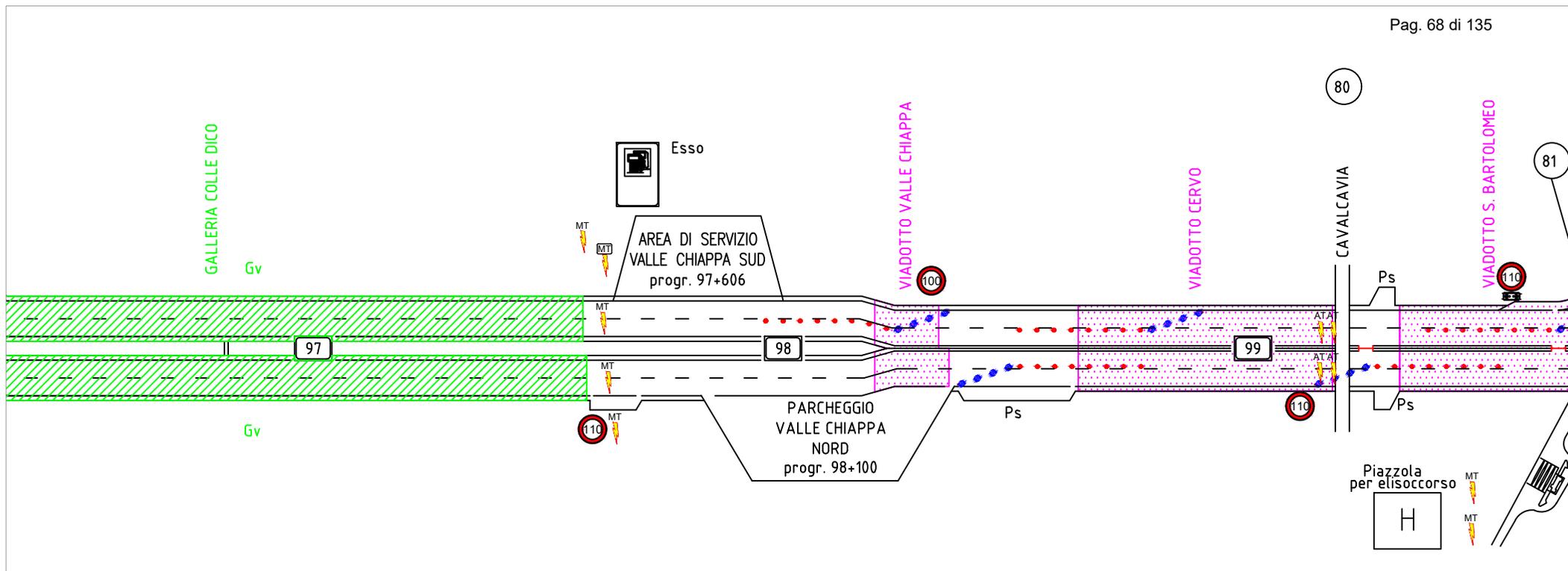
- In caso di sovrapposizione con corsia di decelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 5
- In caso di sovrapposizione con corsia di accelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 6A o Tavola 6B
- In caso di scambio di carreggiata dovrà essere considerato l'allestimento delle chiusure di corsia come indicato nella suddetta planimetria e l'integrazione della segnaletica riportata sul By-Pass

Ac = By-pass aperto, chiuso con catenella  
 Ce = By-pass chiuso con guardiavia estraibile  
 Cer = By-pass chiuso con guardiavia estraibile rapido  
 Ev = By-pass con guardiavia estraibile (se rapido =R ) con varco di emergenza  
 Cmr = By-pass chiuso con guardiavia mobile con ruote

Cem = Corsia di Emergenza  
 Cvl = Corsia Veicoli Lenti  
 P = Parcheggio  
 Pe = Piazzoline di Emergenza  
 Ps = Piazzoline di Servizio  
 Vm = Viadotto con marciapiede  
 Ag = Area esterna galleria chiusa con guardiavia estraibile

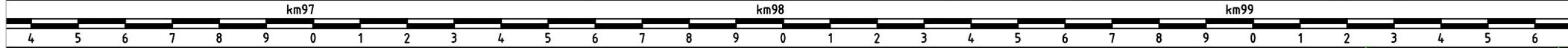






<< I. - Vedi Tav. 1B km 98+350 << I. - Vedi Tav. 1B km 98+880 << I. - Vedi Tav. 1B - F. >>  
 km 98+370 Vedi Tav. 1B - F. >> km 99+130 Vedi Tav. 1B - F. >>

	97+574 97+582		98+195 98+331 98+353		98+628		99+169 99+190	99+312	99+673
1633		621	136	297		541	21	122	361
1635		613	158	275		541	21	122	361



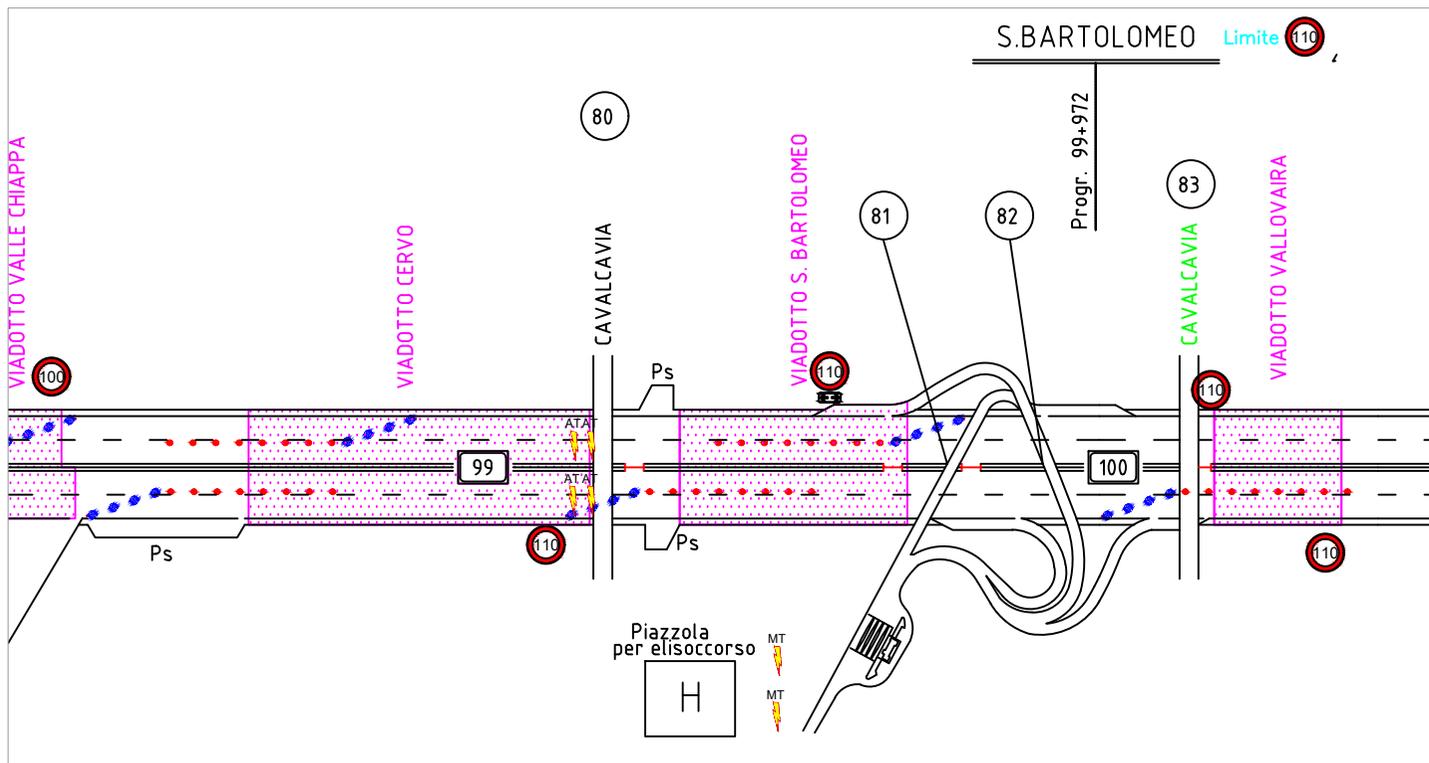
Cer - Vedi Tav. 2 km 99+240    Vedi Tav. 2 - Ce km 99+650

✂
S. BARTOLOMEO AL MARE SEZIO

- In caso di sovrapposizione con corsia di decelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 5  
 - In caso di sovrapposizione con corsia di accelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 6A o Tavola 6B  
 - In caso di scambio di carreggiata dovrà essere considerato l'allestimento delle chiusure di corsia come indicato nella suddetta planimetria e l'integrazione della segnaletica riportata sul By-Pass

Ac = By-pass aperto, chiuso con catenella  
 Ce = By-pass chiuso con guardiavia estraibile  
 Cer = By-pass chiuso con guardiavia estraibile rapido  
 Ev = By-pass con guardiavia estraibile (se rapido =R) con varco di emergenza  
 Cmr = By-pass chiuso con guardiavia mobile con ruote

Cem = Corsia di Emergenza  
 Cvl = Corsia Veicoli Lenti  
 P = Parcheggio  
 Pe = Piazzoline di Emergenza  
 Ps = Piazzoline di Servizio  
 Vm = Viadotto con marciapiede  
 Ag = Area esterna galleria chiusa con guardiavia estraibile



av. 1B	km 98+350	<< I. - Vedi Tav. 1B	km 98+880	<< I. - Vedi Tav. 1A	km 99+760	<< I. - Vedi Tav. 1A	km 100+860
n 98+370	Vedi Tav. 1B - F. >>	km 99+130	Vedi Tav. 1B - F. >>	km 99+980	Vedi Tav. 1B - F. >>		

98+331	98+353	98+628	99+169	99+190	99+312	99+673	100+120	100+160	100+362
136	297	541	21	122	361	447	40	202	
158	275	541	21	122	361	447	40	202	



- Vedi Tav. 2 km 99+240      Vedi Tav. 2 - km 99+650      km 99+730 - Vedi Tav. 2 km 100+140      km 100+140 - Vedi Tav. 2

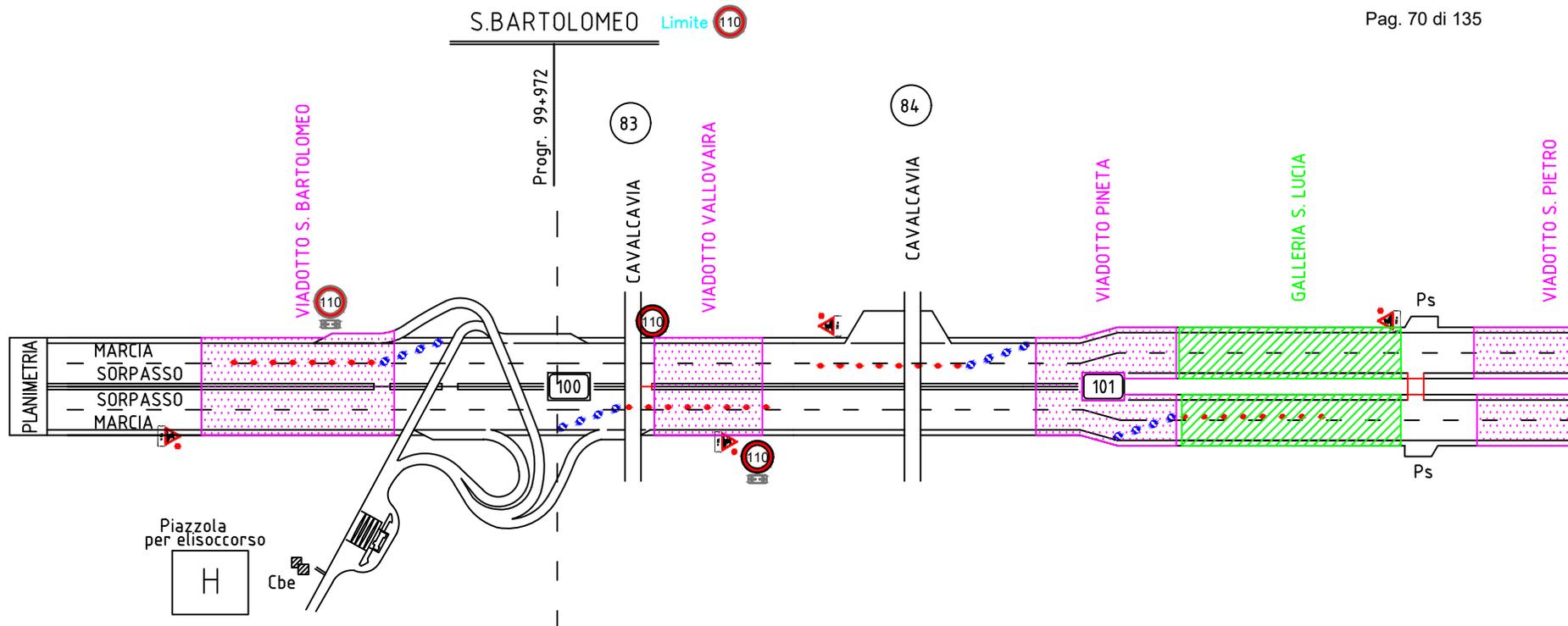
S. BARTOLOMEO AL MARE

SEZIONE OPERATIVA 1      SEZIONE OPERATIVA 2

- In caso di sovrapposizione con corsia di decelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 5
- In caso di sovrapposizione con corsia di accelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 6A o Tavola 6B
- In caso di scambio di carreggiata dovrà essere considerato l'allestimento delle chiusure di corsia come indicato nella suddetta planimetria e l'integrazione della segnaletica riportata sul By-Pass

Ac = By-pass aperto, chiuso con catenella  
 Ce = By-pass chiuso con guardiavia estraibile  
 Cer = By-pass chiuso con guardiavia estraibile rapido  
 Ev = By-pass con guardiavia estraibile (se rapido =R) con varco di emergenza  
 Cmr = By-pass chiuso con guardiavia mobile con ruote

Cem = Corsia di Emergenza  
 Cvl = Corsia Veicoli Lenti  
 P = Parcheggio  
 Pe = Piazzoline di Emergenza  
 Ps = Piazzoline di Servizio  
 Vm = Viadotto con marciapiede  
 Ag = Area esterna galleria chiusa con guardiavia estraibile

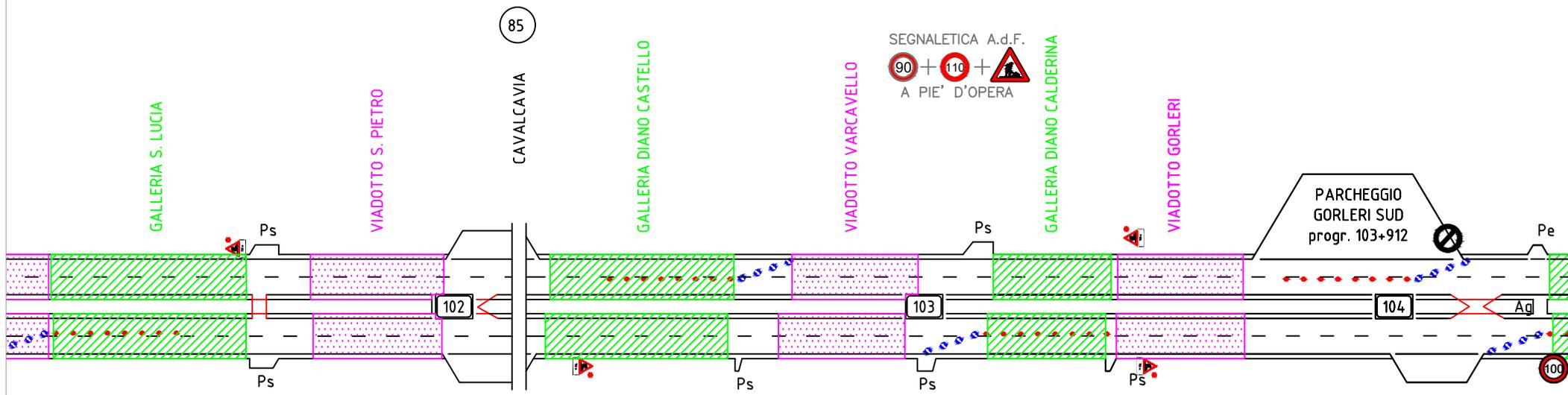


SEGNALETICHE	Via Italia	<< I. - Vedi Tav. 1A	km 99+760	<< I. - Vedi Tav. 1A	km 100+860								
	Via Francia	Vedi Tav. 1B - F. >>	km 99+980	Vedi Tav. 1B - F. >>	km 101+020	Vedi Tav. 1B - F. >>							
DISTANZE PROGRESSIVE			100+120	100+160	100+362	100+643	100+874	101+137	101+142	101+147	101+557	101+694	101+700
DISTANZE PARZIALI	Via Italia		4,0	202	281	231	263	5	415	137	284		
	Via Francia		4,0	202	281	231	263	10	410	143	274		
DISTANZE CHILOMETRICHE	km		km100					km101					
	hm		0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 0 1 2 3 4 5 6 7 8										
BY-PASS		Cer	Ce	Cmr	Cer	Cer	Cer	Cer	Ce				
		- Vedi Tav. 2	km 99+240	Vedi Tav. 2 - km 99+650	km 99+730 - Vedi Tav. 2	km 99+140 - Vedi Tav. 2	km 100+140 - Vedi Tav. 2	km 101+140 - Vedi Tav. 2	km 101+585 - Vedi Tav. 2				
COMUNE DI COMPETENZA		SEZ. OPERATIVA 1		SEZIONE OPERATIVA 2			DIANO MARINA	DIANO CASTELLO	DIANO MARINA	DIANO CASTELLO		DIANO S.PIETRO	

- In caso di sovrapposizione con corsia di decelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 5  
 - In caso di sovrapposizione con corsia di accelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 6A o Tavola 6B  
 - In caso di scambio di carreggiata dovrà essere considerato l'allestimento delle chiusure di corsia come indicato nella suddetta planimetria e l'integrazione della segnaletica riportata sul By-Pass

Ac = By-pass aperto, chiuso con catenella  
 Ce = By-pass chiuso con guardiavia estraibile  
 Cer = By-pass chiuso con guardiavia estraibile rapido  
 Ev = By-pass con guardiavia estraibile (se rapido =R) con varco di emergenza  
 Cmr = By-pass chiuso con guardiavia mobile con ruote

Cem = Corsia di Emergenza  
 Cvl = Corsia Veicoli Lenti  
 P = Parcheggio  
 Pe = Piazzoline di Emergenza  
 Ps = Piazzoline di Servizio  
 Vm = Viadotto con marciapiede  
 Ag = Area esterna galleria chiusa con guardiavia estraibile



<< I. - Vedi Tav. 1A | km 102+720 | km 103+000 | Vedi Tav. 1B - F. >> | km 104+160 | I. - Vedi Tav. 1C >>

101+137	101+142	101+147	101+557	101+694	101+700	101+974	101+978	102+138	102+194	102+204	102+582	102+595	102+690	102+719	102+959	102+988	103+135	103+147	103+386	103+398	103+409	103+412	103+679	103+682	104+331	104+338						
5	415	137	284	160	66	391	124	269	159	251	14	267	652	10	410	143	274	164	56	388	108	269	176	251	23	273	656					
km102										km103										km104												
1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	1	2	3

Ce
Ac
Ac

km 101+585 - Vedi Tav. 2
km 102+035 - Vedi Tav. 2
km 104+175 - Vedi Tav. 2

NO RINA << DIANO CASTELLO << DIANO S.PIETRO << DIANO CASTELLO << DIANO MARINA

- In caso di sovrapposizione con corsia di decelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 5

- In caso di sovrapposizione con corsia di accelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 6A o Tavola 6B

- In caso di scambio di carreggiata dovrà essere considerato l'allestimento delle chiusure di corsia come indicato nella suddetta planimetria e l'integrazione della segnaletica riportata sul By-Pass

Ac = By-pass aperto, chiuso con catenella

Ce = By-pass chiuso con guardiavia estraibile

Cer = By-pass chiuso con guardiavia estraibile rapido

Ev = By-pass con guardiavia estraibile (se rapido =R ) con varco di emergenza

Cmr = By-pass chiuso con guardiavia mobile con ruote

Cem = Corsia di Emergenza

Cvl = Corsia Veicoli Lenti

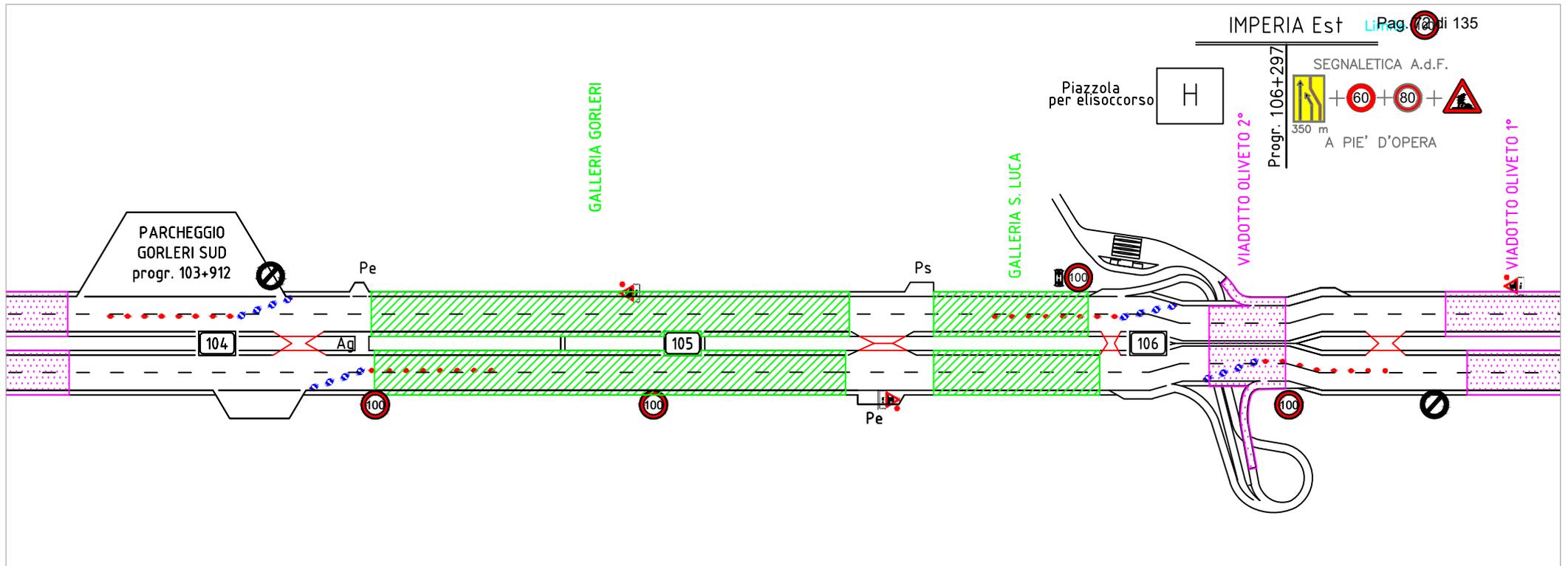
P = Parcheggio

Pe = Piazzoline di Emergenza

Ps = Piazzoline di Servizio

Vm = Viadotto con marciapiede

Ag = Area esterna galleria chiusa con guardiavia estraibile



<< I. - Vedi Tav. 1C				km 104+160				<< I. - Vedi Tav. 1C				km 106+060			
km 104+200				Vedi Tav. 1B - F. >>				km 106+120				Vedi Tav. 1C - F. >>			
103+679	103+682	104+331	104+338	105+350	105+358	105+539	105+871	105+896	106+129	106+293	106+639	106+685	106+904		
652				1027		181	332		258	164	346		268		
656				1012		189	357		233	164	392		219		
km104				km105				km106							
km 104+175 - Vedi Tav. 2				km 105+430 - Vedi Tav. 2				km 105+920 - Vedi Tav. 2				km 106+510 - Vedi Tav. 2			

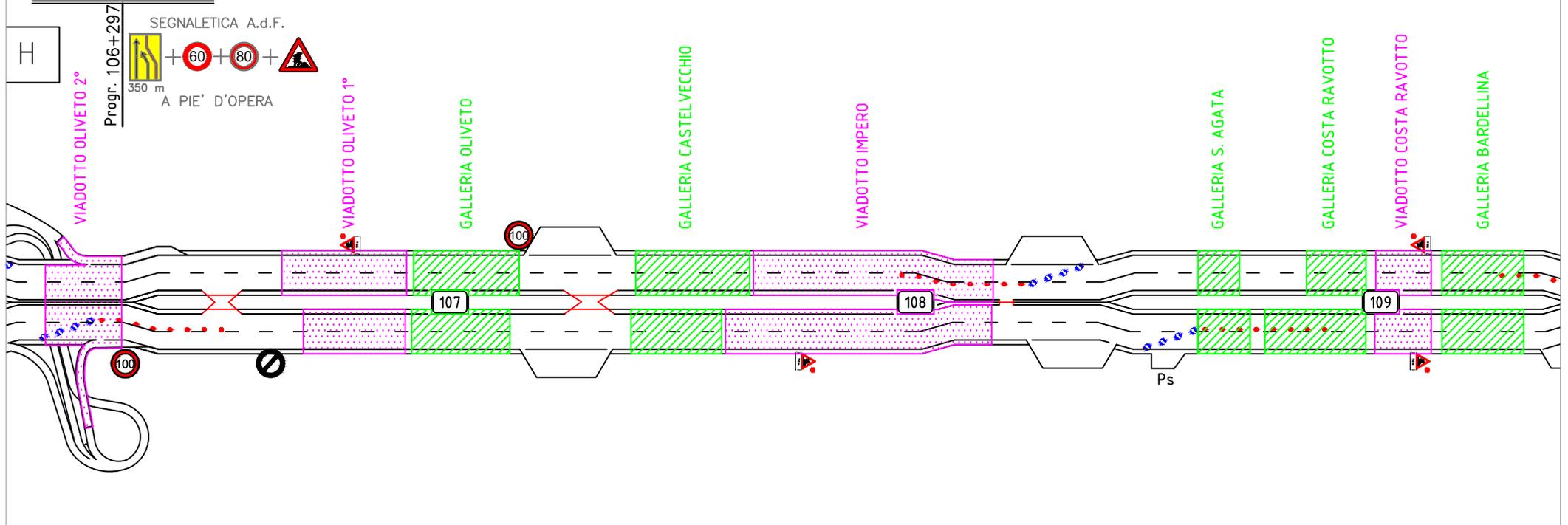
DIANO MARINA

- In caso di sovrapposizione con corsia di decelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 5
- In caso di sovrapposizione con corsia di accelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 6A o Tavola 6B
- In caso di scambio di carreggiata dovrà essere considerato l'allestimento delle chiusure di corsia come indicato nella suddetta planimetria e l'integrazione della segnaletica riportata sul By-Pass

Il by-pass presente al Km. 105+920 è utilizzabile esclusivamente per situazioni di emergenza autorizzate dalla Concessionaria.

'Ac = By-pass aperto, chiuso con catenella  
 Ce = By-pass chiuso con guardiavia estraibile  
 Cer = By-pass chiuso con guardiavia estraibile rapido  
 Ev = By-pass con guardiavia estraibile (se rapido =R ) con varco di emergenza  
 Cmr = By-pass chiuso con guardiavia mobile con ruote

Cem = Corsia di Emergenza  
 Cvl = Corsia Veicoli Lenti  
 P = Parcheggio  
 Pe = Piazzoline di Emergenza  
 Ps = Piazzoline di Servizio  
 Vm = Viadotto con marciapiede  
 Ag = Area esterna galleria chiusa con guardiavia estraibile



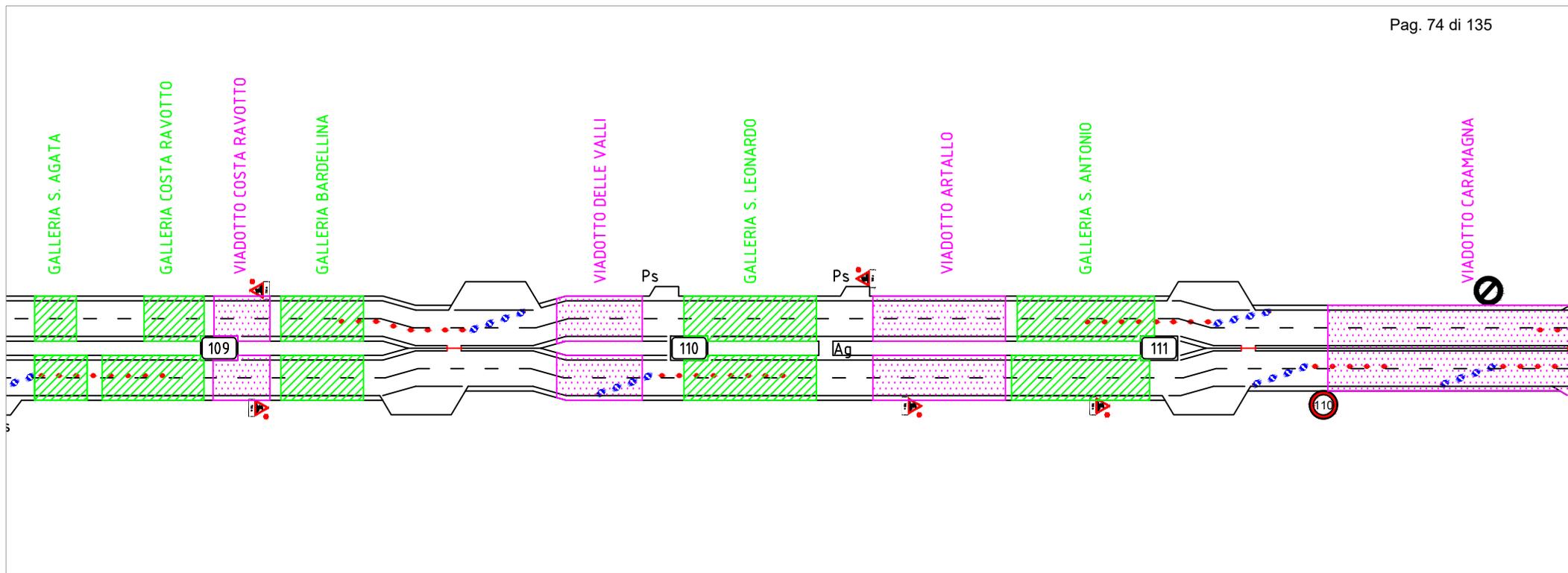
km 106+060										<< I. - Vedi Tav. 1A										km 108+360												
+120 Vedi Tav. 1C - F. >>										km 108+490										Vedi Tav. 1A - F. >>												
106+129	106+293	106+639	106+685	106+904	106+907	106+918	106+922	107+129	107+149	107+389	107+399	107+584	107+592	107+652	108+164	108+167	108+607	108+696	108+719	108+751	108+840	108+968	108+987	108+989	109+108	109+131	109+307					
164	346	268	15	227	250	245	515	440	89	144	128	21	119	23	176																	
164	392	219	14	211	260	195	572	443	112	32	217	19	121	23	176																	
km107										km108										km109												
1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	1	2	3
Ce					Cmr										Cer																	
km 106+510 - Vedi Tav. 2					km 107+300 - Vedi Tav. 2										km 108+195 - Vedi Tav. 2										km							

IMPERIA

- In caso di sovrapposizione con corsia di decelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 5
- In caso di sovrapposizione con corsia di accelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 6A o Tavola 6B
- In caso di scambio di carreggiata dovrà essere considerato l'allestimento delle chiusure di corsia come indicato nella suddetta planimetria e l'integrazione della segnaletica riportata sul By-Pass

Ac = By-pass aperto, chiuso con catenella  
 Ce = By-pass chiuso con guardiavia estraibile  
 Cer = By-pass chiuso con guardiavia estraibile rapido  
 Ev = By-pass con guardiavia estraibile (se rapido =R) con varco di emergenza  
 Cmr = By-pass chiuso con guardiavia mobile con ruote

Cem = Corsia di Emergenza  
 CvL = Corsia Veicoli Lenti  
 P = Parcheggio  
 Pe = Piazzoline di Emergenza  
 Ps = Piazzoline di Servizio  
 Vm = Viadotto con marciapiede  
 Ag = Area esterna galleria chiusa con guardiavia estraibile



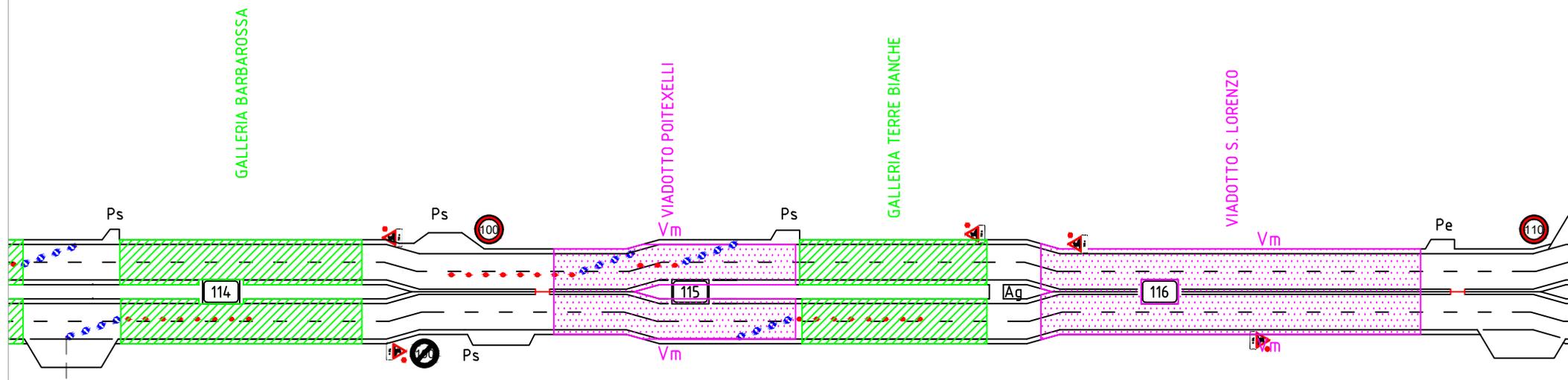
<< I. - Vedi Tav. 1A										km 109+650										>> I. - Vedi Tav. 1B										km 111+230																																							
i Tav. 1A - F. >>										km 109+810										Vedi Tav. 1A - F. >>										Vedi Tav. 1A - F. >>										km 111+200										km 111+600										Vedi Tav. 1A - F. >>									
108+607	108+696	108+719	108+751	108+840	108+968	108+987	108+989	109+108	109+131	109+307	109+718	109+900	109+989	110+271	110+391	110+673	110+686	110+698	110+980	110+990	111+359																																																
89	144			128	21	119	23	176		411	182	89	282	120	282	25	292		369		543																																																
112	32			217	19	121	23	176		411	182	89	282	120	282	13	294		379		543																																																
km109										km110										km111																																																	
6	7	8	9	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	1	2	3	4	5	6	7	8																																															
[Cer]										[Cer]										[Cer]																																																	
km 109+500 - Vedi Tav. 2										km 111+190 - Vedi Tav. 2										km 111+885																																																	

- In caso di sovrapposizione con corsia di decelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 5  
 - In caso di sovrapposizione con corsia di accelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 6A o Tavola 6B  
 - In caso di scambio di carreggiata dovrà essere considerato l'allestimento delle chiusure di corsia come indicato nella suddetta planimetria e l'integrazione della segnaletica riportata sul By-Pass

Ac = By-pass aperto, chiuso con catenella  
 Ce = By-pass chiuso con guardiavia estraibile  
 Cer = By-pass chiuso con guardiavia estraibile rapido  
 Ev = By-pass con guardiavia estraibile (se rapido =R) con varco di emergenza  
 Cmr = By-pass chiuso con guardiavia mobile con ruote

Cem = Corsia di Emergenza  
 Cvl = Corsia Veicoli Lenti  
 P = Parcheggio  
 Pe = Piazzoline di Emergenza  
 Ps = Piazzoline di Servizio  
 Vm = Viadotto con marciapiede  
 Ag = Area esterna galleria chiusa con guardiavia estraibile





di Tav. 1C km 113+690 << I. - Vedi Tav. 1B km 114+880 km 115+100 << I. - Vedi Tav. 1B km 116+556

113+578	113+784 113+786	114+300	114+709	115+224 115+225 115+238	115+632	115+747	116+556	
206	516	409	515	6	399	115	809	518
208	514	409	515	14	394	115	809	503

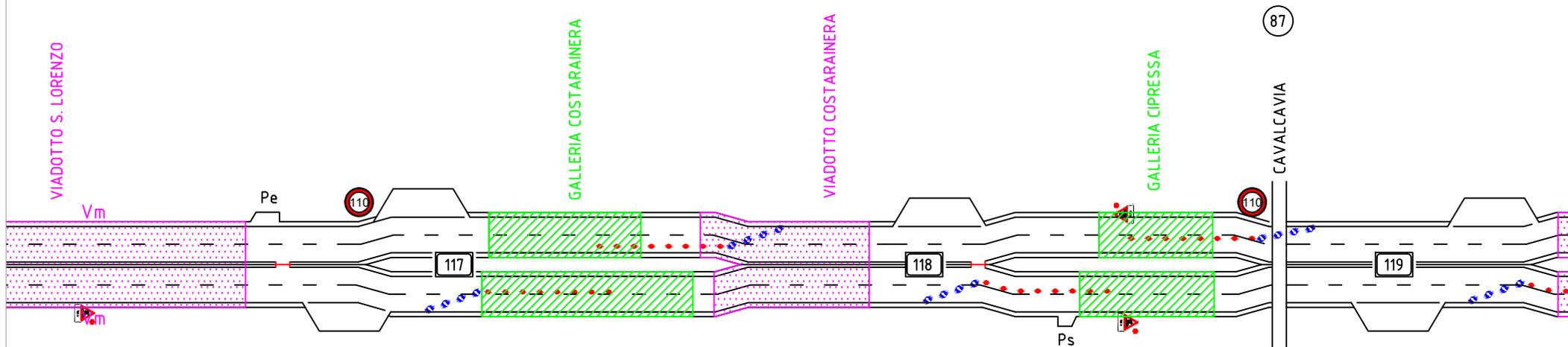


- In caso di sovrapposizione con corsia di decelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 5  
 - In caso di sovrapposizione con corsia di accelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 6A o Tavola 6B  
 - In caso di scambio di carreggiata dovrà essere considerato l'allestimento delle chiusure di corsia come indicato nella suddetta planimetria e l'integrazione della segnaletica riportata sul By-Pass

Ac = By-pass aperto, chiuso con catenella  
 Ce = By-pass chiuso con guardiavia estraibile  
 Cer = By-pass chiuso con guardiavia estraibile rapido  
 Ev = By-pass con guardiavia estraibile (se rapido =R ) con varco di emergenza  
 Cmr = By-pass chiuso con guardiavia mobile con ruote

Cem =Corsia di Emergenza  
 Cvl = Corsia Veicoli Lenti  
 P = Parcheggio  
 Pe = Piazzoline di Emergenza  
 Ps = Piazzoline di Servizio  
 Vm = Viadotto con marciapiede  
 Ag = Area esterna galleria chiusa con guardiavia estraibile

N.B. 60 + 90



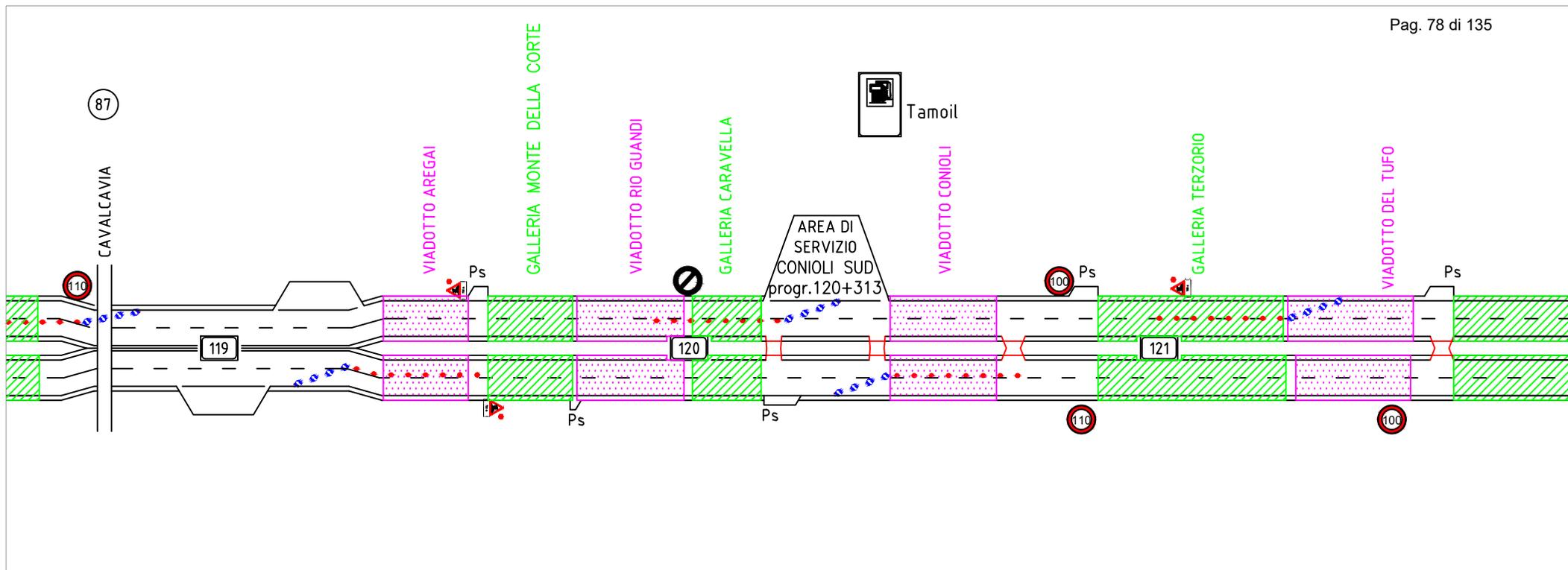
<< I. - Vedi Tav. 1B					km 117+700					<< I. - Vedi Tav. 1A					km 118+830																													
km 116+940					Vedi Tav. 1A - F. >>					km 118+000					<< I. - Vedi Tav. 1B					km 119+160					Vedi Tav. 1A - F.																			
116+556					117+059 117+074					117+397					117+508 117+524 117+553					117+883					118+331 118+372					118+614 118+617					118+756					119+349				
809					518					323					127					359					489					242					142					593				
809					503					449					45					330					448					286					139					593				
km117															km118															km119														
1 2 3 4 5 6 7 8 9 0															1 2 3 4 5 6 7 8 9 0															1 2 3 4 5 6 7 8 9 0														
Cmr															Cmr															Ce														
km 116+635 - Vedi Tav. 2															km 118+125 - Vedi Tav. 2															km 119+020 - Vedi Tav. 2														



- In caso di sovrapposizione con corsia di decelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 5  
 - In caso di sovrapposizione con corsia di accelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 6A o Tavola 6B  
 - In caso di scambio di carreggiata dovrà essere considerato l'allestimento delle chiusure di corsia come indicato nella suddetta planimetria e l'integrazione della segnaletica riportata sul By-Pass

Ac = By-pass aperto, chiuso con catenella  
 Ce = By-pass chiuso con guardiavia estraibile  
 Cer = By-pass chiuso con guardiavia estraibile rapido  
 Ev = By-pass con guardiavia estraibile (se rapido =R) con varco di emergenza  
 Cmr = By-pass chiuso con guardiavia mobile con ruote

Cem = Corsia di Emergenza  
 Cvl = Corsia Veicoli Lenti  
 P = Parcheggio  
 Pe = Piazzoline di Emergenza  
 Ps = Piazzoline di Servizio  
 Vm = Viadotto con marciapiede  
 Ag = Area esterna galleria chiusa con guardiavia estraibile

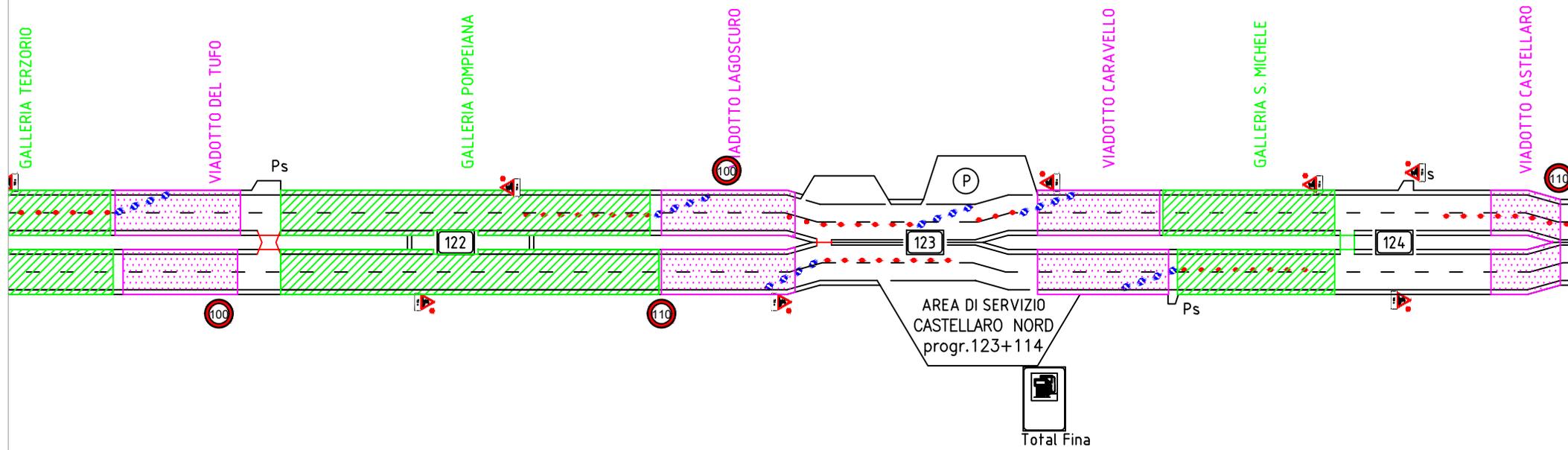


<< I. - Vedi Tav. 1A				km 118+830				<< I. - Vedi Tav. 1C				km 120+320				<< I. - Vedi Tav. 1C				km 121+400											
km 119+160								Vedi Tav. 1A - F. >>								km 120+310								Vedi Tav. 1A - F. >>							
118+614	118+617	118+756		119+349	119+572	119+572	119+752	119+761	119+989	120+007	120+153	120+428	120+654	120+870	121+264	121+270	121+274	121+535	121+541	121+627											
	142	593		181	42	180	9	228	18	146	275	226	216		394	10	267	86		92											
	139	593		181	42	180	9	228	18	146	275	226	216		400	21	244														
km119				km120								km121																			
6	7	8	9	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	1	2	3	4	5	6	7	8									
km 119+020 - Vedi Tav. 2				- Vedi Tav. 2 km 120+180				km 120+400 - Vedi Tav. 2				km 120+690 - Vedi Tav. 2				km 121+600 - Vedi Tav. 2															
CIPRESSA										S. STEFANO AL MARE				TERZORIO																	

- In caso di sovrapposizione con corsia di decelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 5  
 - In caso di sovrapposizione con corsia di accelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 6A o Tavola 6B  
 - In caso di scambio di carreggiata dovrà essere considerato l'allestimento delle chiusure di corsia come indicato nella suddetta planimetria e l'integrazione della segnaletica riportata sul By-Pass

Ac = By-pass aperto, chiuso con catenella  
 Ce = By-pass chiuso con guardiavia estraibile  
 Cer = By-pass chiuso con guardiavia estraibile rapido  
 Ev = By-pass con guardiavia estraibile (se rapido =R) con varco di emergenza  
 Cmr = By-pass chiuso con guardiavia mobile con ruote

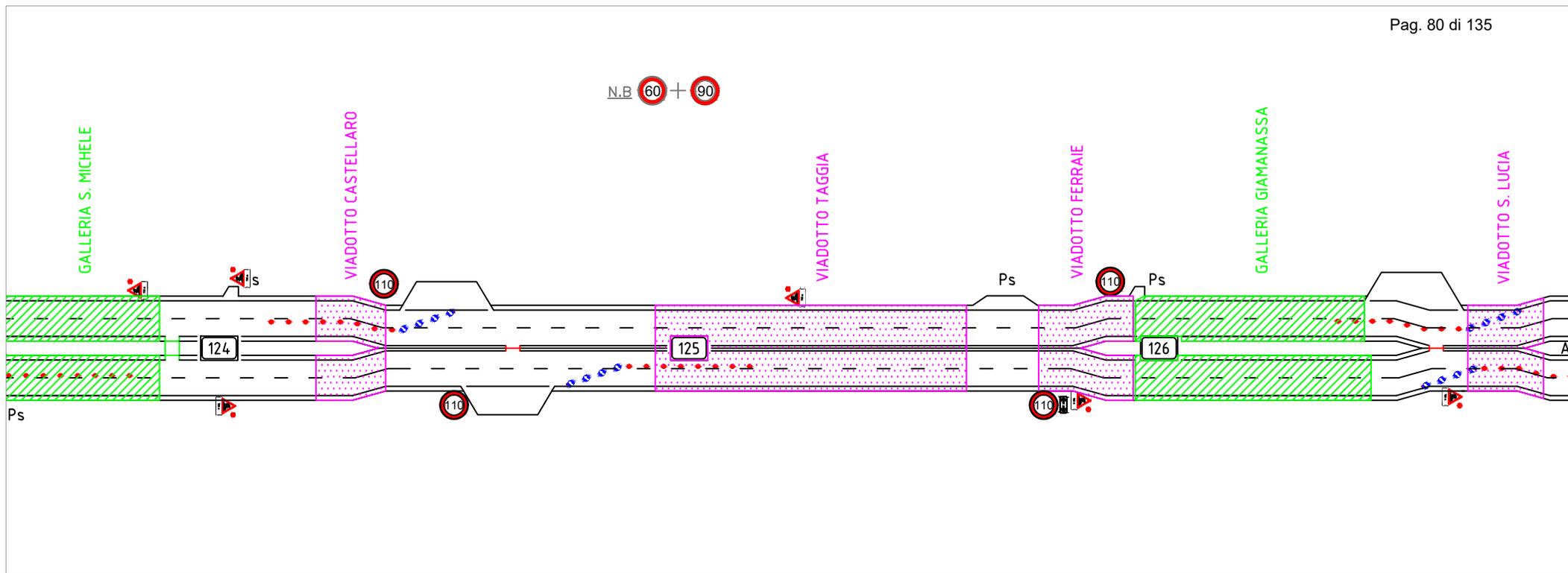
Cem = Corsia di Emergenza  
 CvL = Corsia Veicoli Lenti  
 P = Parcheggio  
 Pe = Piazzoline di Emergenza  
 Ps = Piazzoline di Servizio  
 Vm = Viadotto con marciapiede  
 Ag = Area esterna galleria chiusa con guardiavia estraibile



<< I. - Vedi Tav. 1C			km 121+400			<< I. - Vedi Tav. 1B			km 122+540			<< I. - Vedi Tav. 1B			km 123+090			km 123+310<< I. - Vedi Tav. 1B			<< I. - Vedi								
						km 122+660						Vedi Tav. 1C - F. >>						km 123+420						Vedi Tav. 1B - F. >>					
121+264 121+270 121+274 121+281			121+535 121+541 121+627			122+414 122+433 122+438			122+723			123+240			123+500 123+507 123+519 123+538			123+873			124+206			124+354					
394			267			787			517			260			366			333			148								
400			244			806			517			279			335			333			148								
km122									km123									km124											
1 2 3 4 5 6 7 8 9 0			1 2 3 4 5 6 7 8 9 0			1 2 3 4 5 6 7 8 9 0			1 2 3 4 5 6 7 8 9 0			1 2 3 4 5 6 7 8 9 0			1 2 3 4 5 6 7 8 9 0			1 2 3 4 5 6 7 8 9 0			1 2 3 4 5 6 7 8 9 0								
Ce			Ce			Ce			Ce			Ce			Ce			Ce			Ce								
km 121+600 - Vedi Tav. 2						km 122+785 - Vedi Tav. 2						km 123+900 - Vedi Tav. 2																	

✂	POMPEIANA	✂	CASTELLARO	✂
---	-----------	---	------------	---

<ul style="list-style-type: none"> <li>- In caso di sovrapposizione con corsia di decelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 5</li> <li>- In caso di sovrapposizione con corsia di accelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 6A o Tavola 6B</li> <li>- In caso di scambio di carreggiata dovrà essere considerato l'allestimento delle chiusure di corsia come indicato nella suddetta planimetria e l'integrazione della segnaletica riportata sul By-Pass</li> </ul>	<p>Ac = By-pass aperto, chiuso con catenella                  Ce = By-pass chiuso con guardiavia estraibile                  Cer = By-pass chiuso con guardiavia estraibile rapido                  Ev = By-pass con guardiavia estraibile (se rapido =R ) con varco di emergenza                  Cmr = By-pass chiuso con guardiavia mobile con ruote</p>	<p>Cem =Corsia di Emergenza                  Cvl = Corsia Veicoli Lenti                  P = Parcheggio                  Pe = Piazzoline di Emergenza                  Ps = Piazzoline di Servizio                  Vm = Viadotto con marciapiede                  Ag = Area esterna galleria chiusa con guardiavia estraibile</p>
---	---	--



- Vedi Tav. 1B << I. - Vedi Tav. 1B km 124+500 >> I. - Vedi Tav. 1A km 126+560

1B - F. >> km 124+740 Vedi Tav. 1B - F. >> km 126+560 Vedi Tav. 1B - F. >>

123+538	123+873	124+206	124+354	124+928	125+590	125+744	125+945	126+437	126+451	126+657	126+818
366	333	148	574	662	154	201	4	488	220	161	11'
335	333	148	574	662	154	201	4	502	206	161	11'



km 123+900 - Vedi Tav. 2      km 124+625 - Vedi Tav. 2      km 126+590 - Vedi Tav. 2

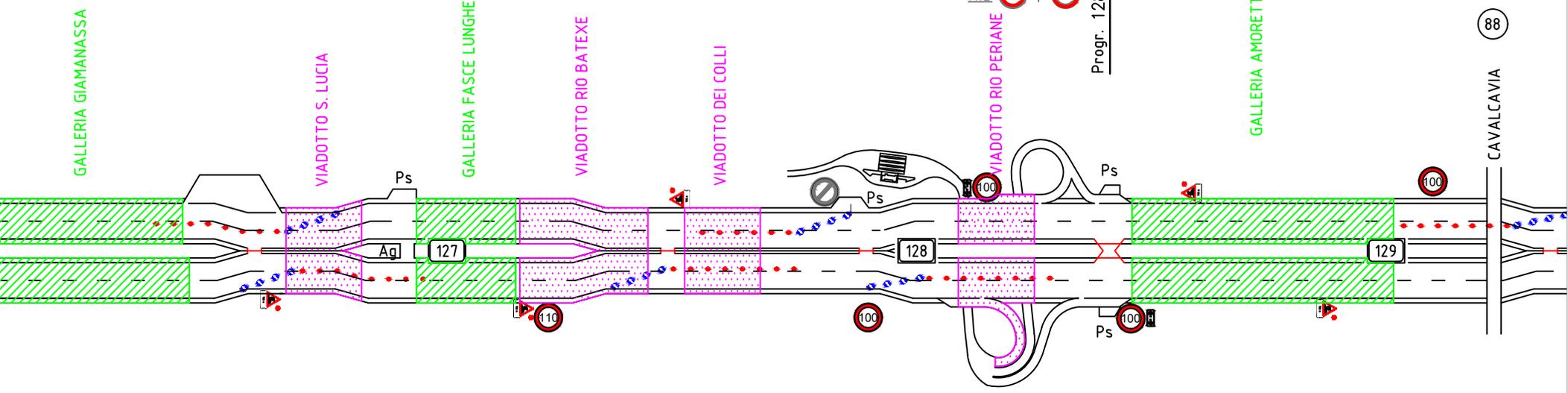


TAGGIA

- In caso di sovrapposizione con corsia di decelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 5  
 - In caso di sovrapposizione con corsia di accelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 6A o Tavola 6B  
 - In caso di scambio di carreggiata dovrà essere considerato l'allestimento delle chiusure di corsia come indicato nella suddetta planimetria e l'integrazione della segnaletica riportata sul By-Pass

Ac = By-pass aperto, chiuso con catenella  
 Ce = By-pass chiuso con guardiavia estraibile  
 Cer = By-pass chiuso con guardiavia estraibile rapido  
 Ev = By-pass con guardiavia estraibile (se rapido =R) con varco di emergenza  
 Cmr = By-pass chiuso con guardiavia mobile con ruote

Cem = Corsia di Emergenza  
 CvL = Corsia Veicoli Lenti  
 P = Parcheggio  
 Pe = Piazzoline di Emergenza  
 Ps = Piazzoline di Servizio  
 Vm = Viadotto con marciapiede  
 Ag = Area esterna galleria chiusa con guardiavia estraibile



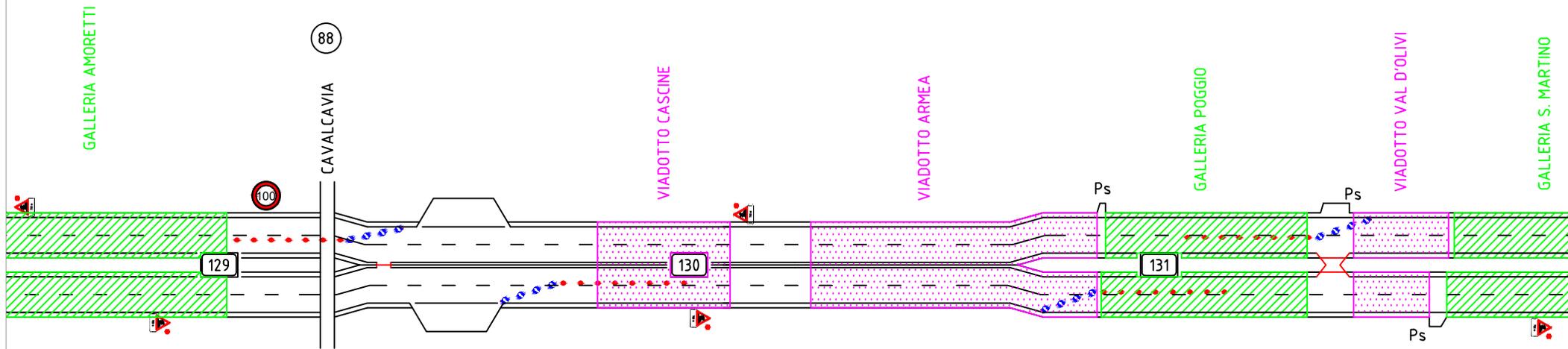
<< I. - Vedi Tav. 1A					km 126+770					<< I. - Vedi Tav. 1C					km 127+880					<< I. - Vedi Tav. 1C																																																																					
km 126+560					Vedi Tav. 1B - F. >>					km 127+350					Vedi Tav. 1B - F. >>					km 127+895					Vedi Tav. 1B - F. >>																																																																
126+437 126+451					126+657					126+818					126+935					127+446 127+460 127+474 127+488 127+502					127+428					127+506					127+667					128+089					128+251					128+459					129+016					129+230																													
488					220					161					117					211					9					273					78					161					422					162					208					557					214																								
502					206					161					117					219					1					273					78					161					422					162					208					557					214																								
km127																														km128																														km129																													
1 2 3 4 5 6 7 8 9 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 0 1 2 3																																																																																									
Ce										Cer										Ce										Ce										Cer																																																	
km 126+590 - Vedi Tav. 2										km 127+470 - Vedi Tav. 2										km 127+950 - Vedi Tav. 2										km 128+410 - Vedi Tav. 2										km 129+350 - V																																																	

TAGGIA

- In caso di sovrapposizione con corsia di decelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 5  
 - In caso di sovrapposizione con corsia di accelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 6A o Tavola 6B  
 - In caso di scambio di carreggiata dovrà essere considerato l'allestimento delle chiusure di corsia come indicato nella suddetta planimetria e l'integrazione della segnaletica riportata sul By-Pass

Ac = By-pass aperto, chiuso con catenella  
 Ce = By-pass chiuso con guardiavia estraibile  
 Cer = By-pass chiuso con guardiavia estraibile rapido  
 Ev = By-pass con guardiavia estraibile (se rapido =R ) con varco di emergenza  
 Cmr = By-pass chiuso con guardiavia mobile con ruote

Cem =Corsia di Emergenza  
 Cvl = Corsia Veicoli Lenti  
 P = Parcheggio  
 Pe = Piazzoline di Emergenza  
 Ps = Piazzoline di Servizio  
 Vm = Viadotto con marciapiede  
 Ag = Area esterna galleria chiusa con guardiavia estraibile



<< l. - Vedi Tav. 1C km 129+390

>> l. - Vedi Tav. 1C km 131+450

km 129+600 Vedi Tav. 1C - F. >>

km 130+750 Vedi Tav. 1C - F. >>

	129+016	129+230		129+805	130+087	130+259		130+868 130+877 130+886		131+314 131+315	131+414		131+575 131+612 131+616 131+628									
557		214		575	282	172		609	18	429	99		202	12	398							
557		214		575	282	172		609	9	437	100		161	37	407							
km129			km130				km131															
6	7	8	9	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	1	2	3	4	5	6	7	8

Cer

km 129+350 - Vedi Tav. 2

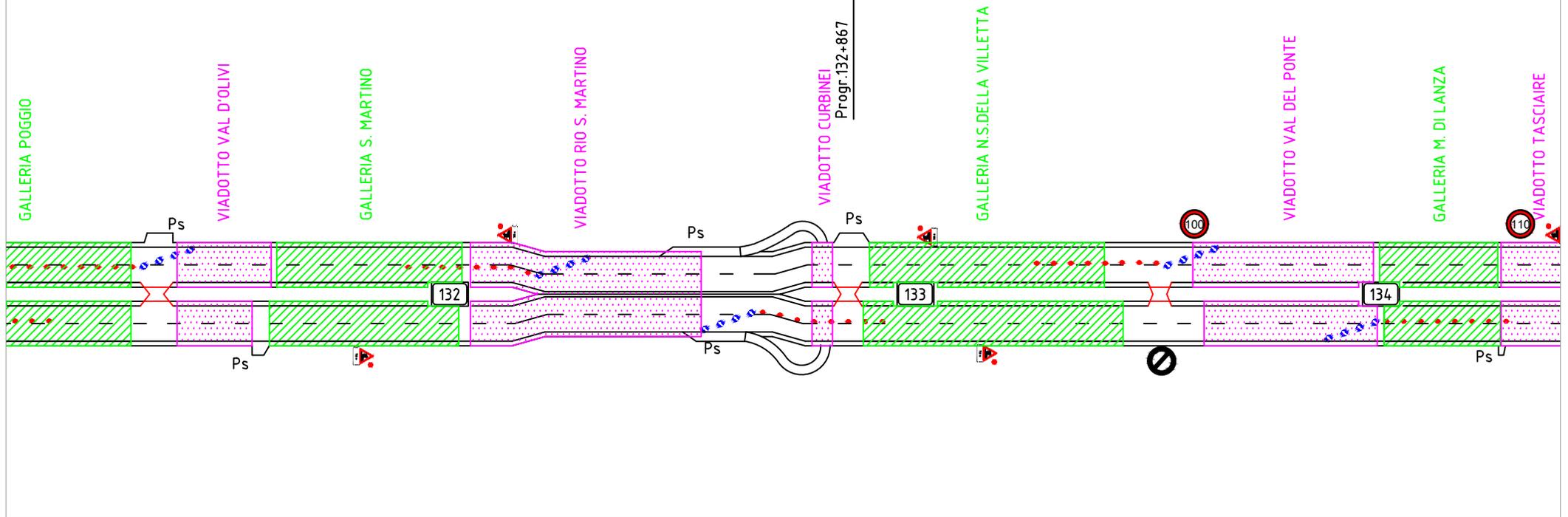
Ac

km 131+370 - Vedi Tav. 2

- In caso di sovrapposizione con corsia di decelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 5  
 - In caso di sovrapposizione con corsia di accelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 6A o Tavola 6B  
 - In caso di scambio di carreggiata dovrà essere considerato l'allestimento delle chiusure di corsia come indicato nella suddetta planimetria e l'integrazione della segnaletica riportata sul By-Pass

Ac = By-pass aperto, chiuso con catenella  
 Ce = By-pass chiuso con guardiavia estraibile  
 Cer = By-pass chiuso con guardiavia estraibile rapido  
 Ev = By-pass con guardiavia estraibile (se rapido =R) con varco di emergenza  
 Cmr = By-pass chiuso con guardiavia mobile con ruote

Cem = Corsia di Emergenza  
 CvL = Corsia Veicoli Lenti  
 P = Parcheggio  
 Pe = Piazzoline di Emergenza  
 Ps = Piazzoline di Servizio  
 Vm = Viadotto con marciapiede  
 Ag = Area esterna galleria chiusa con guardiavia estraibile



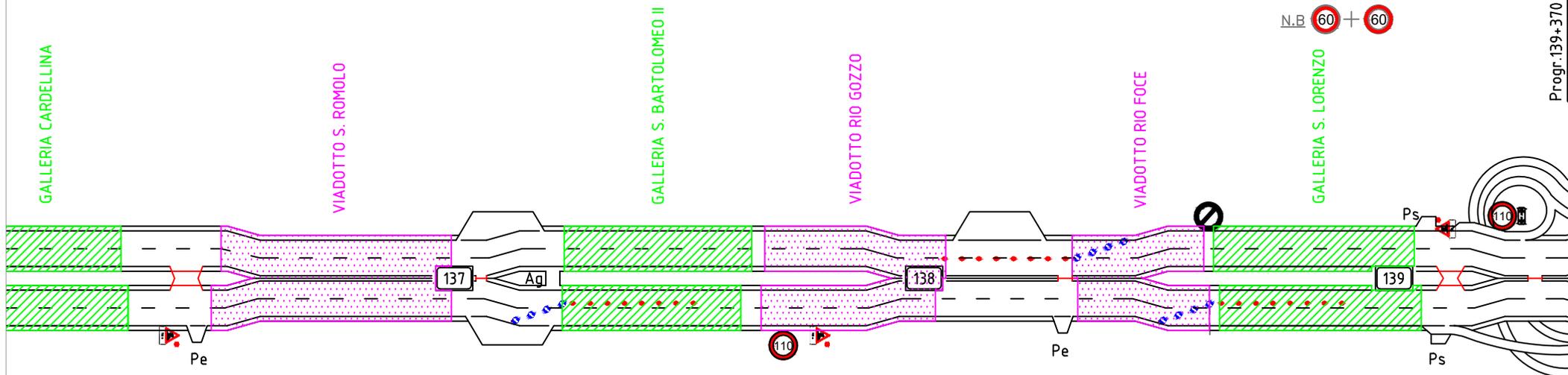
<< I. - Vedi Tav. 1C				km 131+450				<< I. - Vedi Tav. 1C				km 132+300				<< I. - Vedi Tav. 1B				km 133+650																																															
km 132+540												Vedi Tav. 1C - F. >>				km 133+880												Vedi Tav. 1C - F. >>																																							
131+314 131+315				131+414				131+575 131+612 131+616 131+628				132+019 132+026 132+044				132+540				132+778 132+822				132+888 132+902				133+406 133+446				133+596 133+620				133+984 133+997 133+997 134+007				134+251 134+257 134+258																											
429				99				202				12				398				8				496				238				44				80				504				190				388				3				254				7				179			
437				100				161				37				407				25				496				238				44				66				558				174				372				15				250				1				179			
km132												km133												km134																																											
1 2 3 4 5 6 7 8 9 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 0 1 2 3												1 2 3 4 5 6 7 8 9 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 0 1 2 3												1 2 3 4 5 6 7 8 9 0 1 2 3																																											
Ac												EVR												EVR																																											
km 131+370 - Vedi Tav. 2												km 132+855 - Vedi Tav. 2												km 133+525 - Vedi Tav. 2																																											

- In caso di sovrapposizione con corsia di decelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 5  
 - In caso di sovrapposizione con corsia di accelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 6A o Tavola 6B  
 - In caso di scambio di carreggiata dovrà essere considerato l'allestimento delle chiusure di corsia come indicato nella suddetta planimetria e l'integrazione della segnaletica riportata sul By-Pass

Ac = By-pass aperto, chiuso con catenella  
 Ce = By-pass chiuso con guardiavia estraibile  
 Cer = By-pass chiuso con guardiavia estraibile rapido  
 Ev = By-pass con guardiavia estraibile (se rapido =R) con varco di emergenza  
 Cmr = By-pass chiuso con guardiavia mobile con ruote

Cem = Corsia di Emergenza  
 Cvl = Corsia Veicoli Lenti  
 P = Parcheggio  
 Pe = Piazzoline di Emergenza  
 Ps = Piazzoline di Servizio  
 Vm = Viadotto con marciapiede  
 Ag = Area esterna galleria chiusa con guardiavia estraibile





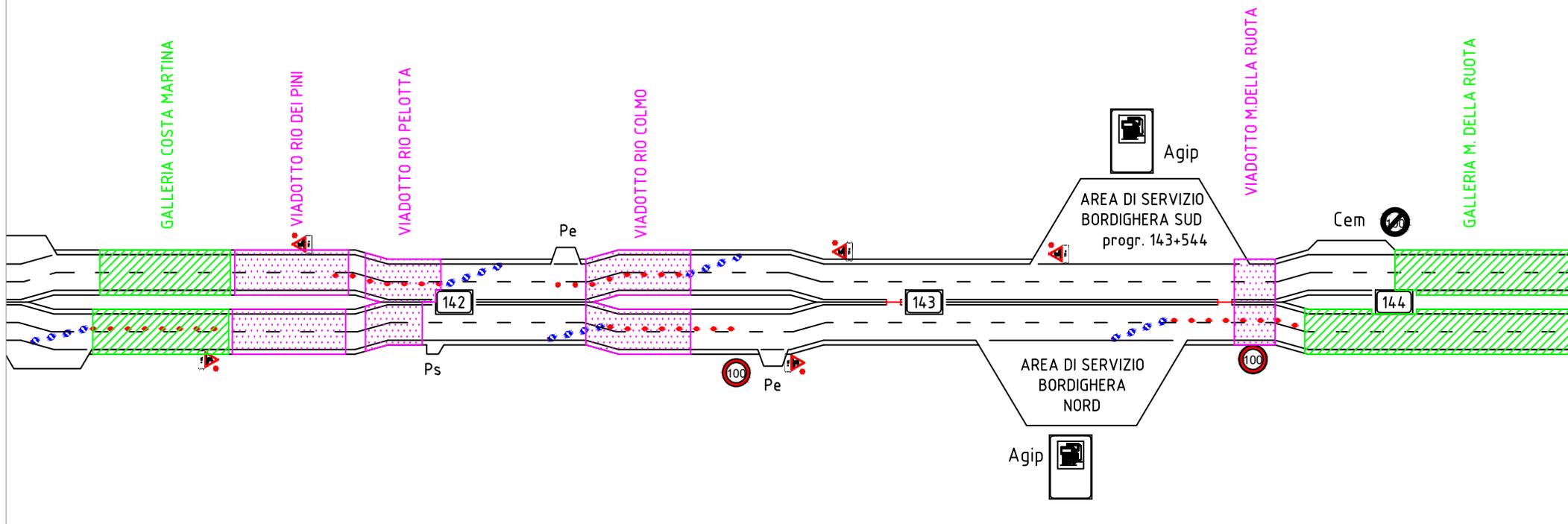
<< I. - Vedi Tav. 1B										km 138+430																						
km 137+120					Vedi Tav. 1A - F. >>					km 138+500					Vedi Tav. 1B - F. >>																	
136+291 136+306		136+483 136+504		136+994		137+230 137+234		137+610 137+623 137+633 137+667		138+024 138+046		138+315 138+327		138+595 138+607 138+616 138+628		139+043 139+058																
323	213	490	240	399	28	385	269	280	21	427	542	311	177	511	236	380	43	371	303	280	22	430	527									
km137										km138										km139												
1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	1	2	3
Cmr					Cmr					Cmr					EVR																	
km 136+430 - Vedi Tav. 2					km 137+020 - Vedi Tav. 2					km 138+300 - Vedi Tav. 2					km 139+120 - Vedi Tav. 2																	

- In caso di sovrapposizione con corsia di decelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 5  
 - In caso di sovrapposizione con corsia di accelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 6A o Tavola 6B  
 - In caso di scambio di carreggiata dovrà essere considerato l'allestimento delle chiusure di corsia come indicato nella suddetta planimetria e l'integrazione della segnaletica riportata sul By-Pass

Ac = By-pass aperto, chiuso con catenella  
 Ce = By-pass chiuso con guardiavia estraibile  
 Cer = By-pass chiuso con guardiavia estraibile rapido  
 Ev = By-pass con guardiavia estraibile (se rapido =R ) con varco di emergenza  
 Cmr = By-pass chiuso con guardiavia mobile con ruote

Cem =Corsia di Emergenza  
 Cvl = Corsia Veicoli Lenti  
 P = Parcheggio  
 Pe = Piazzoline di Emergenza  
 Ps = Piazzoline di Servizio  
 Vm = Viadotto con marciapiede  
 Ag = Area esterna galleria chiusa con guardiavia estraibile





<< I. - Vedi Tav. 1A										km 142+100										km 142+610<< I. - Vedi Tav. 1A																													
100 Vedi Tav. 1B - F. >>										km 142+200										Vedi Tav. 1B - F. >>										km 143+400										Vedi Tav. 1C - F. >>									
141+231		141+246		141+520		141+538		141+553		141+769		141+775		141+811		141+932		141+972		142+280		142+503		143+660		143+747		143+810		144+002																			
278		9		242		36		161		308		223		1157		87		255		391				87		63		627																					
289		8		241		42		121		348		223		1157		87		63		627																													
km142										km143										km144																													
1 2 3 4 5 6 7 8 9 0										1 2 3 4 5 6 7 8 9 0										1 2 3 4 5 6 7 8 9 0																													
										Ce										Cer																													
										km 142+935 - Vedi Tav. 2										km 143+640 - Vedi Tav. 2																													

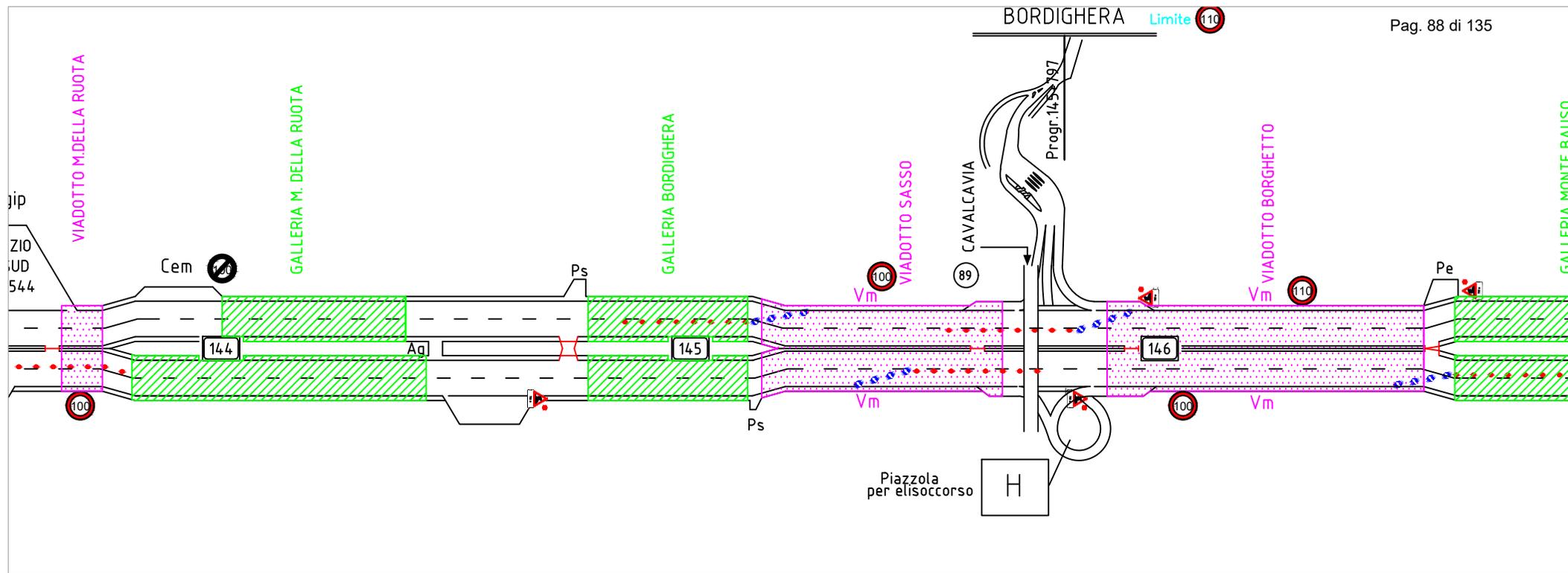
OSPEDALETTI



- In caso di sovrapposizione con corsia di decelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 5  
 - In caso di sovrapposizione con corsia di accelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 6A o Tavola 6B  
 - In caso di scambio di carreggiata dovrà essere considerato l'allestimento delle chiusure di corsia come indicato nella suddetta planimetria e l'integrazione della segnaletica riportata sul By-Pass

Ac = By-pass aperto, chiuso con catenella  
 Ce = By-pass chiuso con guardiavia estraibile  
 Cer = By-pass chiuso con guardiavia estraibile rapido  
 Ev = By-pass con guardiavia estraibile (se rapido =R) con varco di emergenza  
 Cmr = By-pass chiuso con guardiavia mobile con ruote

Cem =Corsia di Emergenza  
 Cvl = Corsia Veicoli Lenti  
 P = Parcheggio  
 Pe = Piazzoline di Emergenza  
 Ps = Piazzoline di Servizio  
 Vm = Viadotto con marciapiede  
 Ag = Area esterna galleria chiusa con guardiavia estraibile



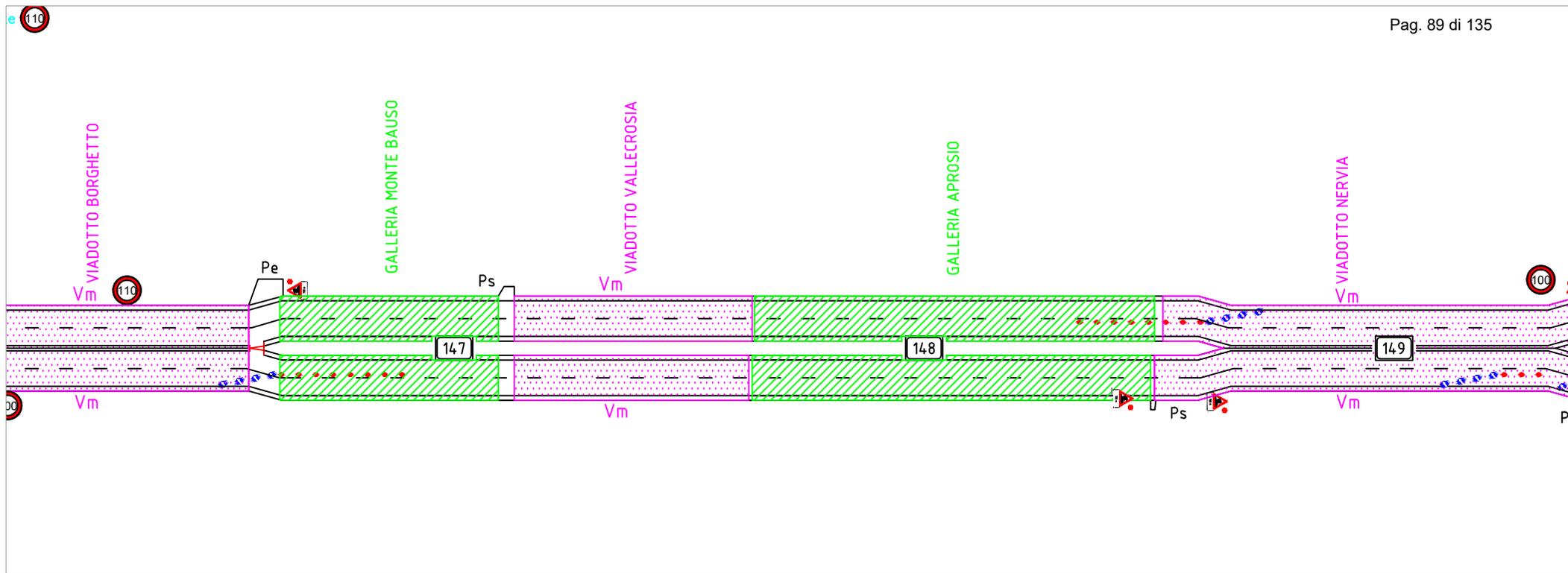
<< I. - Vedi Tav. 1C										km 145+250					<< I. - Vedi Tav. 1C										km 145+940																																																	
C - F. >>															km 145+350										Vedi Tav. 1C - F. >>										km 146+500					Vedi Tav. 1C - F. >>																																		
143+660			143+747			143+810			144+002			144+393			144+437			144+782			145+122			145+152			145+665			145+726			145+888			146+563			146+629																																			
87			255			391			389			340			30			513			61			162			675			66			465																																									
87			63			627			345			340			30			513			61			162			675			66			465																																									
km144															km145															km146																																												
6 7 8 9 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 0 1 2 3 4 5 6 7 8															6 7 8 9 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 0 1 2 3 4 5 6 7 8															6 7 8 9 0 1 2 3 4 5 6 7 8																																												
Cer					Cer					Ce					Ce					Cer																																																						
3+640 - Vedi Tav. 2															km 144+740 - Vedi Tav. 2															- Vedi Tav. 2 km 145+615															km 145+940 - Vedi Tav. 2															km 146+580 - Vedi Tav. 2														

**BORDIGHERA**

- In caso di sovrapposizione con corsia di decelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 5
- In caso di sovrapposizione con corsia di accelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 6A o Tavola 6B
- In caso di scambio di carreggiata dovrà essere considerato l'allestimento delle chiusure di corsia come indicato nella suddetta planimetria e l'integrazione della segnaletica riportata sul By-Pass

Ac = By-pass aperto, chiuso con catenella  
 Ce = By-pass chiuso con guardiavia estraibile  
 Cer = By-pass chiuso con guardiavia estraibile rapido  
 Ev = By-pass con guardiavia estraibile (se rapido =R) con varco di emergenza  
 Cmr = By-pass chiuso con guardiavia mobile con ruote

Cem = Corsia di Emergenza  
 Cvl = Corsia Veicoli Lenti  
 P = Parcheggio  
 Pe = Piazzoline di Emergenza  
 Ps = Piazzoline di Servizio  
 Vm = Viadotto con marciapiede  
 Ag = Area esterna galleria chiusa con guardiavia estraibile

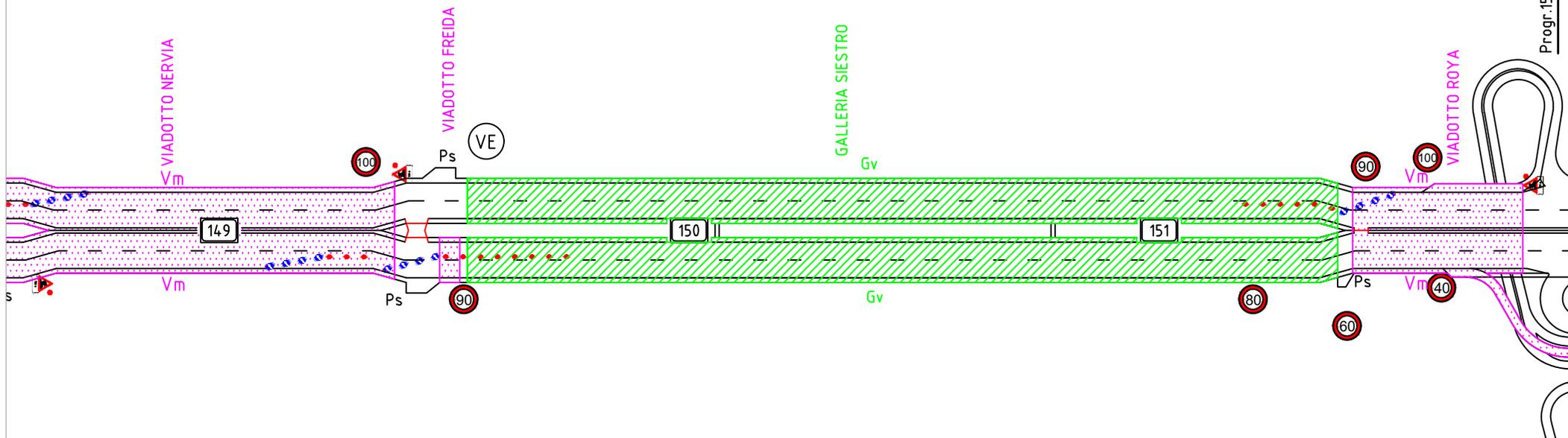


+940						<< I. - Vedi Tav. 1C   km 148+720					
km 146+500			Vedi Tav. 1C - F. >>			Vedi Tav. 1C - F. >>			km 149+100		
146+563		146+629		147+094		147+128		147+627		148+482	
675		66		465		34		506		851	
675		66		465		34		499		848	
km147						km148					
1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6

av. 2      km 146+580 - Vedi Tav. 2      km 149+4

✂
VALLECROSA
✂
CAMPOROSSO

<ul style="list-style-type: none"> <li>- In caso di sovrapposizione con corsia di decelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 5</li> <li>- In caso di sovrapposizione con corsia di accelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 6A o Tavola 6B</li> <li>- In caso di scambio di carreggiata dovrà essere considerato l'allestimento delle chiusure di corsia come indicato nella suddetta planimetria e l'integrazione della segnaletica riportata sul By-Pass</li> </ul>	<p>Ac = By-pass aperto, chiuso con catenella                  Ce = By-pass chiuso con guardiavia estraibile                  Cer = By-pass chiuso con guardiavia estraibile rapido                  Ev = By-pass con guardiavia estraibile (se rapido =R) con varco di emergenza                  Cmr = By-pass chiuso con guardiavia mobile con ruote</p>	<p>Cem = Corsia di Emergenza                  Cvl = Corsia Veicoli Lenti                  P = Parcheggio                  Pe = Piazzoline di Emergenza                  Ps = Piazzoline di Servizio                  Vm = Viadotto con marciapiede                  Ag = Area esterna galleria chiusa con guardiavia estraibile</p>
---	--	---



Vedi Tav. 1C km 148+720 << I. - Vedi Tav. 1C km 151+500

Vedi Tav. 1C - F. >> km 149+100 km 149+350 Vedi Tav. 1C - F. >>

	149+373	149+469	149+512	149+528		151+380	151+412		151+774			
865		155			1852	32	362					
881		96	43	6	1852	32	362					
km149	km150				km151							
6	7	8	9	0	1	2	3	4	5	6	7	8

EVR km 149+420 - Vedi Tav. 2
 Ac km 151+430 - Vedi Tav. 2

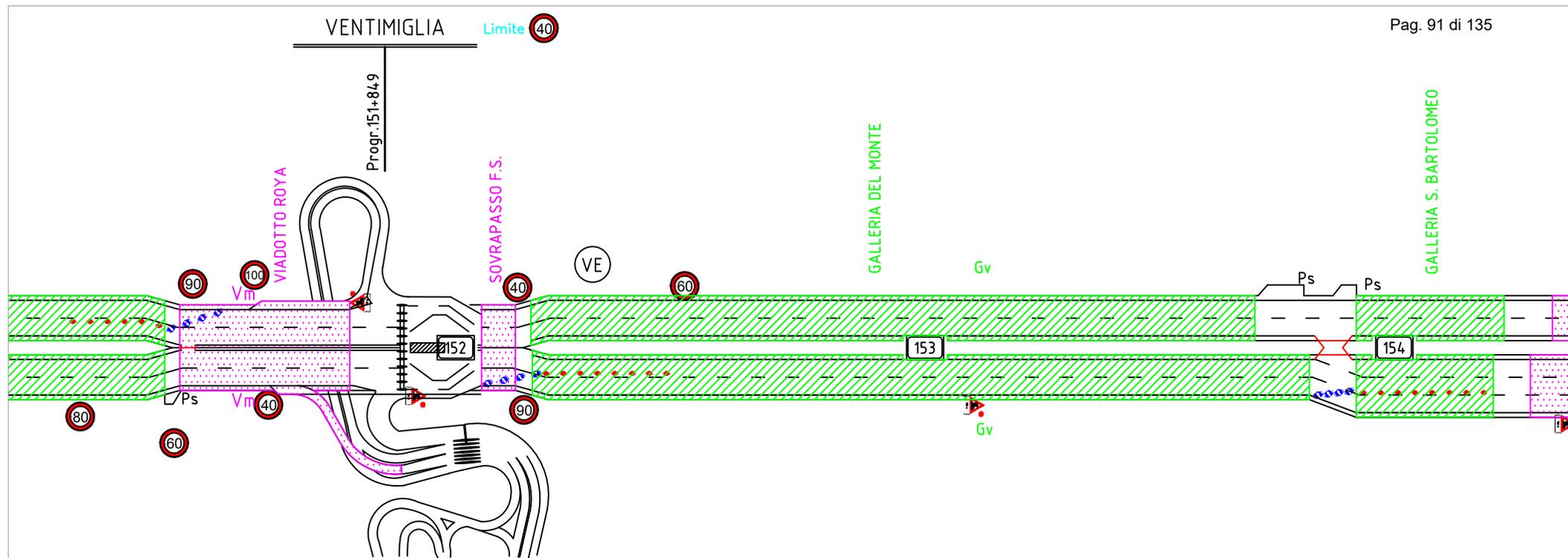
CAMPOROSSO



- In caso di sovrapposizione con corsia di decelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 5
- In caso di sovrapposizione con corsia di accelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 6A o Tavola 6B
- In caso di scambio di carreggiata dovrà essere considerato l'allestimento delle chiusure di corsia come indicato nella suddetta planimetria e l'integrazione della segnaletica riportata sul By-Pass

Ac = By-pass aperto, chiuso con catenella  
 Ce = By-pass chiuso con guardiavia estraibile  
 Cer = By-pass chiuso con guardiavia estraibile rapido  
 Ev = By-pass con guardiavia estraibile (se rapido =R ) con varco di emergenza  
 Cmr = By-pass chiuso con guardiavia mobile con ruote

Cem = Corsia di Emergenza  
 CvL = Corsia Veicoli Lenti  
 P = Parcheggio  
 Pe = Piazzoline di Emergenza  
 Ps = Piazzoline di Servizio  
 Vm = Viadotto con marciapiede  
 Ag = Area esterna galleria chiusa con guardiavia estraibile



<< I. - Vedi Tav. 1C | km 151+500

km 152+060 | Vedi Tavola 152+060 A/B - F. >>

km 153+830 | Vedi Tavola 153+830 A/B - F. >>

151+380	151+412	151+774	152+055	152+127	152+160	152+183	153+703	153+819	153+919	154+211	154+234	154+290	154+337									
32	362	281	72	33		1543		216		315		103										
32	362	281	72	36		1656		100		292		79										
km152			km153				km154															
1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	1	2	3

Ac | km 151+430 - Vedi Tav. 2

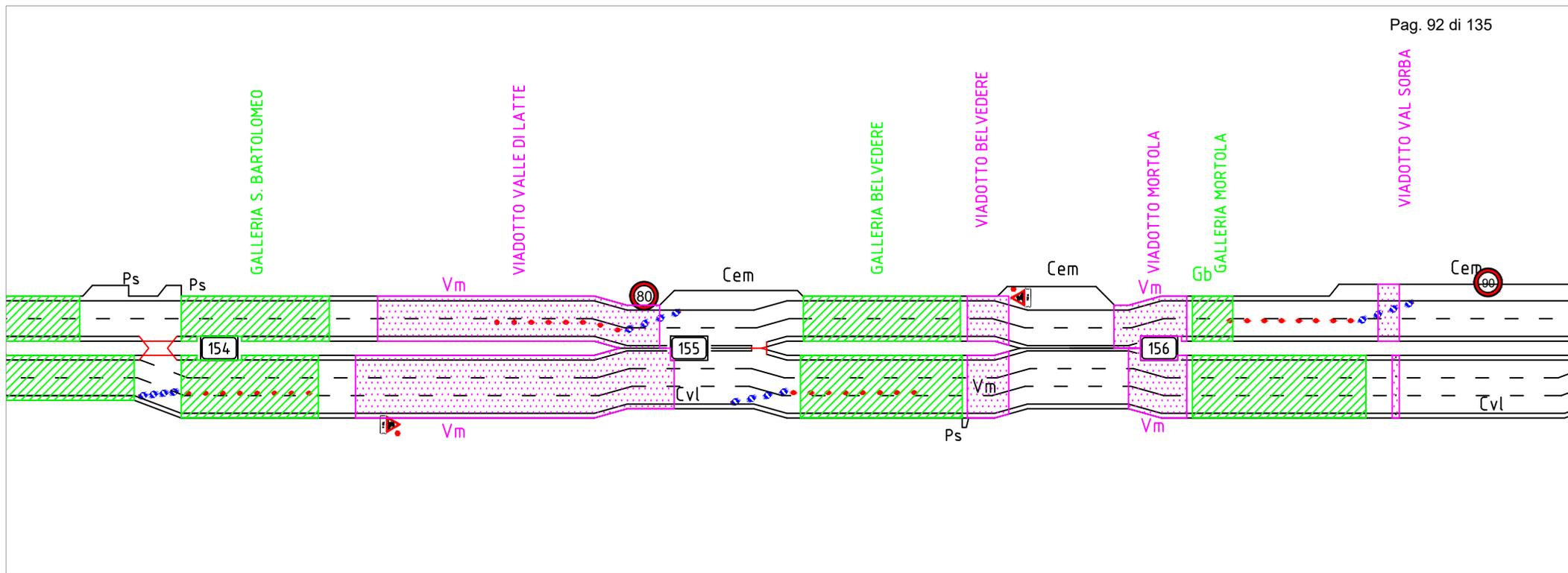
Ac | km 152+140 Vedi Tavola bypass 152+140 A/B

Ac | km 153+870 Vedi Tavola bypass 153+870 A/B/C/D

- In caso di sovrapposizione con corsia di decelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 5
- In caso di sovrapposizione con corsia di accelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 6A o Tavola 6B
- In caso di scambio di carreggiata dovrà essere considerato l'allestimento delle chiusure di corsia come indicato nella suddetta planimetria e l'integrazione della segnaletica riportata sul By-Pass

Ac = By-pass aperto, chiuso con catenella  
 Ce = By-pass chiuso con guardiavia estraibile  
 Cer = By-pass chiuso con guardiavia estraibile rapido  
 Ev = By-pass con guardiavia estraibile (se rapido =R ) con varco di emergenza  
 Cmr = By-pass chiuso con guardiavia mobile con ruote

Cem = Corsia di Emergenza  
 CvL = Corsia Veicoli Lenti  
 P = Parcheggio  
 Pe = Piazzoline di Emergenza  
 Ps = Piazzoline di Servizio  
 Vm = Viadotto con marciapiede  
 Ag = Area esterna galleria chiusa con guardiavia estraibile



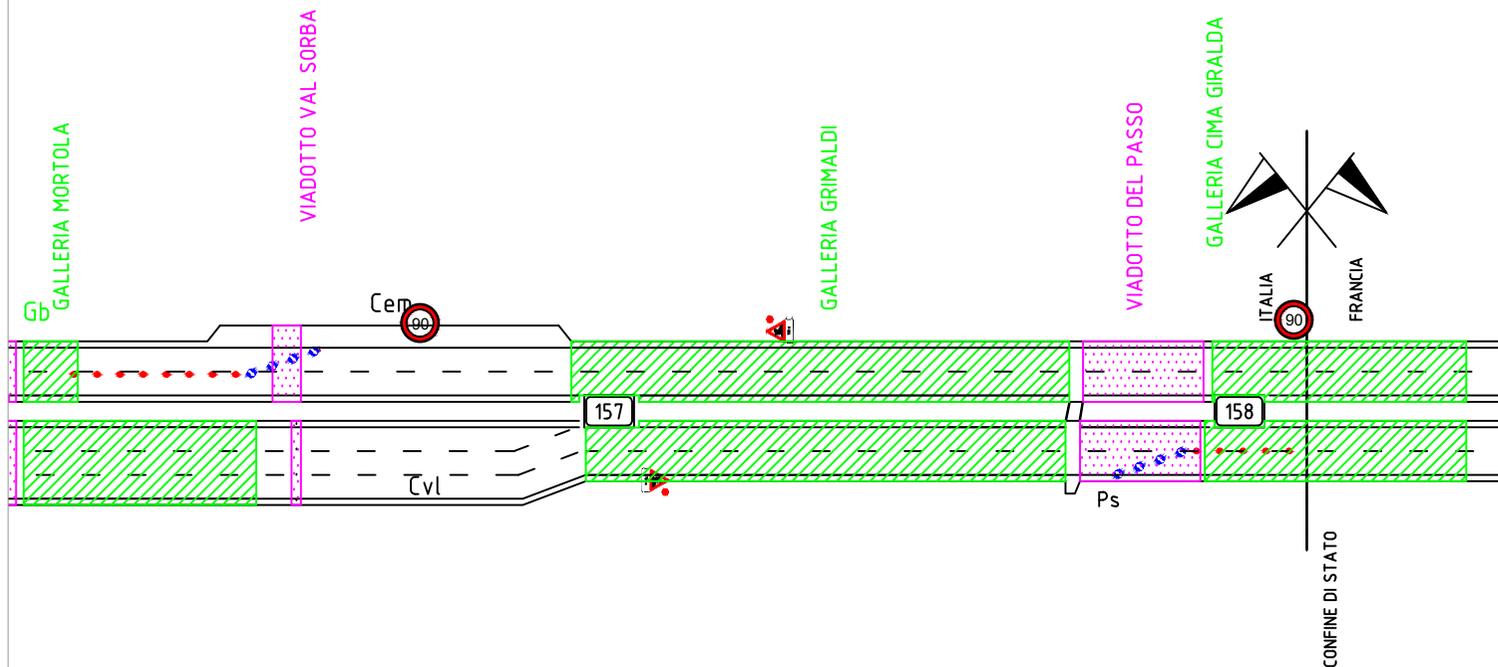
<< I. - Vedi Tav. 1C										km 154+980										<< I. - Vedi Tav. 1C										km 156+540																													
km 153+830										Vedi Tavola 153+830 A/B - F. >>										km 154+850										Vedi Tavola 154+850 A/B - F. >>										km 155+090										Vedi Tavola 155+090 A/B - F. >>									
153+703	153+819	153+919		154+211	154+234	154+290	154+337			154+937	154+968			155+237	155+243			155+577	155+581	155+592	155+680	155+904	155+935	156+059	156+071	156+157			156+440	156+466	156+496	156+511																											
	216			315		103								306				15	88		224		155	12	86			309		45		429																											
		100			292		79							269				11	88		255		124	12			369		56	13		452																											
km154										km155										km156																																							
6	7	8	9	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	1	2	3	4	5	6	7	8																											
Ac										Cmr																																																	
km 153+870 Vedi Tavola bypass 153+870 A/B/C/D										km 155+140 Vedi Tavola bypass 155+140 A/B/C/D																																																	

VENTIMIGLIA

- In caso di sovrapposizione con corsia di decelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 5  
 - In caso di sovrapposizione con corsia di accelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 6A o Tavola 6B  
 - In caso di scambio di carreggiata dovrà essere considerato l'allestimento delle chiusure di corsia come indicato nella suddetta planimetria e l'integrazione della segnaletica riportata sul By-Pass

Ac = By-pass aperto, chiuso con catenella  
 Ce = By-pass chiuso con guardiavia estraibile  
 Cer = By-pass chiuso con guardiavia estraibile rapido  
 Ev = By-pass con guardiavia estraibile (se rapido =R) con varco di emergenza  
 Cmr = By-pass chiuso con guardiavia mobile con ruote

Cem = Corsia di Emergenza  
 Cvl = Corsia Veicoli Lenti  
 P = Parcheggio  
 Pe = Piazzoline di Emergenza  
 Ps = Piazzoline di Servizio  
 Vm = Viadotto con marciapiede  
 Ag = Area esterna galleria chiusa con guardiavia estraibile



<< I. - Vedi Tav. 1C km 156+540

km 157+800 Vedi Tav. 1C - F. >>

156+071	156+157	156+440	156+466	156+496	156+511	156+940	156+963	157+724	157+730	157+747	157+752	157+838	157+873	157+915	157+957	158+107							
12	86	309	45	429	790	22	191	14	150	12	369	56	452	761	23	191	7	162					
km157										km158													
1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	1	2	3	4



- In caso di sovrapposizione con corsia di decelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 5  
 - In caso di sovrapposizione con corsia di accelerazione la segnaletica dovrà essere integrata come da Tavola 6A o Tavola 6B  
 - In caso di scambio di carreggiata dovrà essere considerato l'allestimento delle chiusure di corsia come indicato nella suddetta planimetria e l'integrazione della segnaletica riportata sul By-Pass

Ac = By-pass aperto, chiuso con catenella  
 Ce = By-pass chiuso con guardiavia estraibile  
 Cer = By-pass chiuso con guardiavia estraibile rapido  
 Ev = By-pass con guardiavia estraibile (se rapido =R ) con varco di emergenza  
 Cmr = By-pass chiuso con guardiavia mobile con ruote

Cem =Corsia di Emergenza  
 Cvl = Corsia Veicoli Lenti  
 P = Parcheggio  
 Pe = Piazzoline di Emergenza  
 Ps = Piazzoline di Servizio  
 Vm = Viadotto con marciapiede  
 Ag = Area esterna galleria chiusa con guardiavia estraibile

# SEGNALETICA 1

*Segnali comunemente  
utilizzati per la  
segnaletica temporanea*

## SEGNALI DI PERICOLO



Figura II 383 Art. 31  
LAVORI



Figura II 384 Art. 31  
STRETTOIA SIMMETRICA



Figura II 385 Art. 31  
STRETTOIA SIMMETRICA  
A SINISTRA



Figura II 386 Art. 31  
STRETTOIA SIMMETRICA  
A DESTRA



Figura II 387 Art. 31  
DOPPIO SENSO DI  
CIRCOLAZIONE



Figura II 388 Art. 31  
MEZZI DI LAVORO IN AZIONE



Figura II 389 Art. 31  
STREDA DEFORMATA



Figura II 390 Art. 31  
MATERIALE INSTABILE  
SULLA STRADA



Figura II 404 Art. 42  
SEMAFORO



Figura II 391 Art. 31  
SEGNALI ORIZZONTALI IN  
RIFACIMENTO



Figura II 391/a Art. 31  
INCIDENTE



Figura II 391/b Art. 31  
USCITA OBBLIGATORIA



Figura II 391/c Art. 31  
CORSIE A LARGHEZZA  
RIDOTTA

## SEGNALI DI PRESCRIZIONE



Figura II 36 Art. 106  
DARE PRECEDENZA



Figura II 37 Art. 107  
FERMARSÌ E DARE  
PRECEDENZA



Figura II 41 Art. 110  
FERMARSÌ E DARE  
PRECEDENZA



Figura II 45 Art. 114  
DIRITTO DI PRECEDENZA NEI  
SENSI UNICI ALTERNATI



Figura II 46 Art. 116  
DIVIETO DI TRANSITO



Figura II 48 Art. 116  
DIVIETO DI SORPASSO



Figura II 50 Art. 116  
LIMITE MASSIMO DI  
VELOCITÀ...km/h



Figura II 52 Art. 117  
DIVIETO DI SORPASSO PER  
I VEICOLI DI MASSA A PIENO  
CARICO SUPERIORE A 3,5 t



Figura II 60/a Art. 117  
TRANSITO VIETATO AI VEICOLI  
DI MASSA A PIENO CARICO  
SUPERIORE A 3,5 t



Figura II 60/b Art. 117  
TRANSITO VIETATO AI VEICOLI  
DI MASSA A PIENO CARICO  
SUPERIORE A...TONNELLATE



Figura II 61 Art. 117  
TRANSITO VIETATO AI VEICOLI  
A MOTORE TRAINANTI UN RIMORCHIO



Figura II 65 Art. 118  
TRANSITO VIETATO AI VEICOLI  
AVENTI LARGHEZZA SUPERIORE  
A...METRI



Figura II 66 Art. 118  
TRANSITO VIETATO AI VEICOLI  
AVENTI ALTEZZA SUPERIORE  
A...METRI



Figura II 67 Art. 118  
TRANSITO VIETATO AI VEICOLI  
O COMPLESSI DI VEICOLI  
AVENTI LUNGHEZZA SUPERIORE A...METRI



Figura II 68 Art. 118  
TRANSITO VIETATO AI VEICOLI  
AVENTI UNA MASSA SUPERIORE  
A...TONNELLATE



Figura II 69 Art. 118  
TRANSITO VIETATO AI VEICOLI  
AVENTI MASSA PER ASSE  
SUPERIORE A...TONNELLATE



Figura II 80/a Art. 122  
DIREZIONE OBBLIGATORIA  
DIRITTO



Figura II 80/b Art. 122  
DIREZIONE OBBLIGATORIA  
SINISTRA

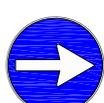


Figura II 80/c Art. 122  
DIREZIONE OBBLIGATORIA  
DESTRA



Figura II 80/d Art. 122  
PREAVVISO DI DIREZIONE  
OBBLIGATORIA A DESTRA



Figura II 80/e Art. 122  
PREAVVISO DI DIREZIONE  
OBBLIGATORIA A SINISTRA



Figura II 80/f Art. 122  
PREAVVISO DI DIREZIONE  
OBBLIGATORIA A SINISTRA



Figura II 81/a Art. 122  
DIREZIONI CONSENTITE  
DESTRA E SINISTRA



Figura II 82/a Art. 122  
PASSAGGIO OBBLIGATORIO  
A SINISTRA



Figura II 82/b Art. 122  
PASSAGGIO OBBLIGATORIO  
A DESTRA



Figura II 83 Art. 122  
PASSAGGI CONSENTITI



Figura II 70 Art. 119  
VIA LIBERA



Figura II 71 Art. 119  
FINE LIMITAZIONE DI VELOCITÀ



Figura II 72 Art. 119  
FINE DEL DIVIETO DI  
SORPASSO



Figura II 73 Art. 119  
FINE DEL DIVIETO DI SORPASSO PER  
I VEICOLI DI MASSA A PIENO CARICO  
SUPERIORE A 3,5 TONNELLATE

# SEGNALETICA 2

*Segnali comunemente  
utilizzati per la  
segnaletica temporanea*

## SEGNALI DI INDICAZIONE



Figura II 382 Art. 30  
TABELLA LAVORI

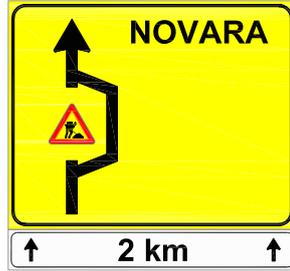


Figura II 405 Art. 43  
PREAVVISO DI DEVIAZIONE

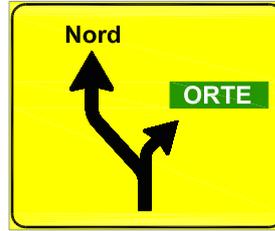


Figura II 406 Art. 43  
PREAVVISO DI DEVIAZIONE



Figura II 408 Art. 43  
PREAVVISO DI DEVIAZIONE

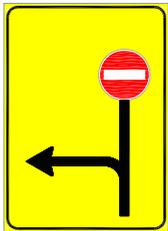


Figura II 408/a Art. 43  
PREAVVISO DI INTERSEZIONE



Figura II 408/b Art. 43  
PREAVVISO DI INTERSEZIONE



Figura II 407 Art. 43  
SEGNALI DI DIREZIONE



Figura II 409/a Art. 43  
PREAVVISO DEVIAZIONE  
AUTOCARRI OBBLIGATORIA



Figura II 409/b Art. 43  
DIREZIONE AUTOCARRI  
OBBLIGATORIA



Figura II 410/a Art. 43  
PREAVVISO DEVIAZIONE  
AUTOCARRI CONSIGLIATA



Figura II 410/b Art. 43  
DIREZIONE AUTOCARRI  
CONSIGLIATA

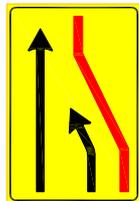


Figura II 411/a Art. 43  
SEGNALE DI CORSIA CHIUSA  
(CHIUSURA CORSIA DI DESTRA)



Figura II 411/a Art. 43  
SEGNALE DI CORSIA CHIUSA  
(CHIUSURA CORSIA DI SINISTRA)

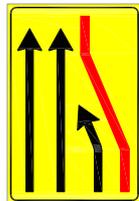


Figura II 411/b Art. 43  
SEGNALE DI CORSIA CHIUSA  
(CHIUSURA CORSIA DI DESTRA)



Figura II 411/b Art. 43  
SEGNALE DI CORSIA CHIUSA  
(CHIUSURA CORSIA DI SINISTRA)



Figura II 411/c Art. 43  
SEGNALE DI CORSIE CHIUSE



Figura II 411/f Art. 43  
SEGNALE DI CORSIE CHIUSE



Figura II 411/g Art. 43  
SEGNALE DI CORSIE CHIUSE

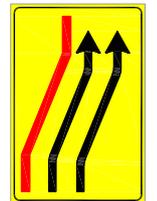


Figura II 411/d Art. 43  
SEGNALE DI CORSIE CHIUSE

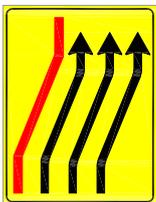


Figura II 411/e Art. 43  
SEGNALE DI CORSIE CHIUSE



Figura II 412/a Art. 43  
SEGNALE DI CARREGGIATA CHIUSA



Figura II 412/c Art. 43  
SEGNALE DI CARREGGIATA CHIUSA



Figura II 412/b Art. 43  
SEGNALE DI RIENTRO IN  
CARREGGIATA



Figura II 412/d Art. 43  
SEGNALE DI RIENTRO IN  
CARREGGIATA



Figura II 412/e Art. 43  
SEGNALE DI RIENTRO IN  
CARREGGIATA



Figura II 412/f Art. 43  
SEGNALE DI RIENTRO IN  
CARREGGIATA



Figura II 413/a Art. 43  
SEGNALE DI CARREGGIATA CHIUSA



Figura II 413/b Art. 43  
SEGNALE DI CARREGGIATA  
CHIUSA



Figura II 413/c Art. 43  
SEGNALE DI RIENTRO IN  
CARREGGIATA

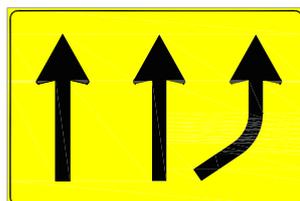


Figura II 344 Art. 135  
VARIAZIONE DI CORSIE DISPONIBILI



Figura II 414 Art. 43  
USO CORSIE DISPONIBILI

# SEGNALETICA 3

*Segnali comunemente  
utilizzati per la  
segnaletica temporanea*

## SEGNALI PER CANTIERI MOBILI O SU VEICOLI



Figura II 398 Art. 38  
PASSAGGIO OBBLIGATORIO  
PER VEICOLI OPERATIVI

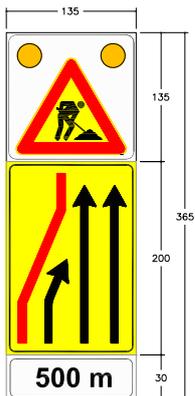


Figura II 399/a Art. 39  
PRESEGNALE DI CANTIERE  
MOBILE  
Misura normale

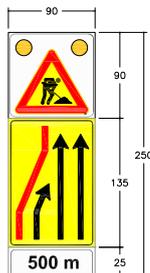


Figura II 399/a Art. 39  
PRESEGNALE DI CANTIERE  
MOBILE  
Misura ridotta

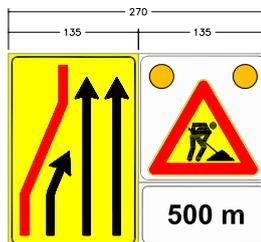


Figura II 399/b Art. 39  
PRESEGNALE DI CANTIERE MOBILE  
Misura normale

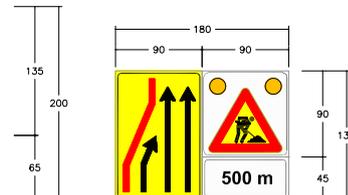


Figura II 399/b Art. 39  
PRESEGNALE DI CANTIERE MOBILE  
Misura ridotta



Figura II 400 Art. 39  
SEGNALE MOBILE DI PREAVVISO

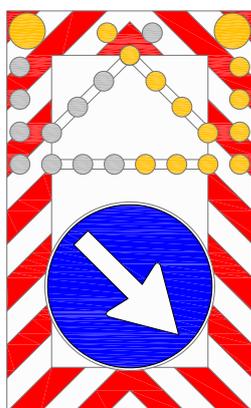


Figura II 401 Art. 39  
SEGNALE MOBILE DI PROTEZIONE

## SEGNALI COMPLEMENTARI



Figura II 392 Art. 32  
BARRIERA NORMALE



Figura II 392 Art. 32  
BARRIERA DIREZIONALE



Figura II 394 Art. 33  
PALETTA DI DELIMITAZIONE



Figura II 395 Art. 33  
DELINEATORE MODULARE  
DI CURVA PROVVISORIA



Figura II 396 Art. 34  
CONI



Figura II 397 Art. 34  
DELINEATORI FLESSIBILI



Figura II 402 Art. 40  
BARRIERA DI RECINZIONE PER CHIUSINI

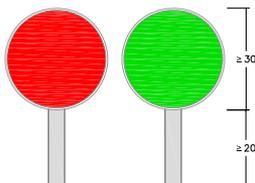


Figura II 403 Art. 42  
PALETTA PER TRANSITO ALTERNATO DA MOVERI

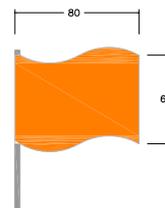
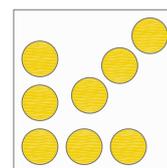


Figura II 403/a Art. 42  
BANDIERA



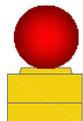
Figura II 449 Art. 159  
LANTERNA SEMAFORICA  
VEICOLARE NORMALE



Art. 36 Regolamento  
DISPOSITIVI LUMINOSI A LUCE GIALLA



Art. 36 Regolamento  
ESEMPIO DI DISPOSITIVO  
LUMINOSO A LUCE GIALLA



Art. 36 Regolamento  
ESEMPIO DI DISPOSITIVO  
LUMINOSO A LUCE ROSSA

**TAVOLA 1A**

**Chiusura della corsia su  
carreggiata a due corsie con  
limite esistente 130 Km/h**

**\*** Integrazioni al D.M. 10 luglio 2002

Per spostamento traffico carreggiata  
opposta (Tavola 2)  
Fig. II 383 Art. 31 LAVORI con  
pannello integrativo modello II 1 Art.  
83 DISTANZA 1500 m

Dopo il raccordo obliquo ripetere il  
LIMITE DI VELOCITA' ogni 1000 m

Per cantieri di durata > di 7 gg  
Lunghezza diagonale 120 metri con  
paletti di delimitazione Figura II 394 Art. 33

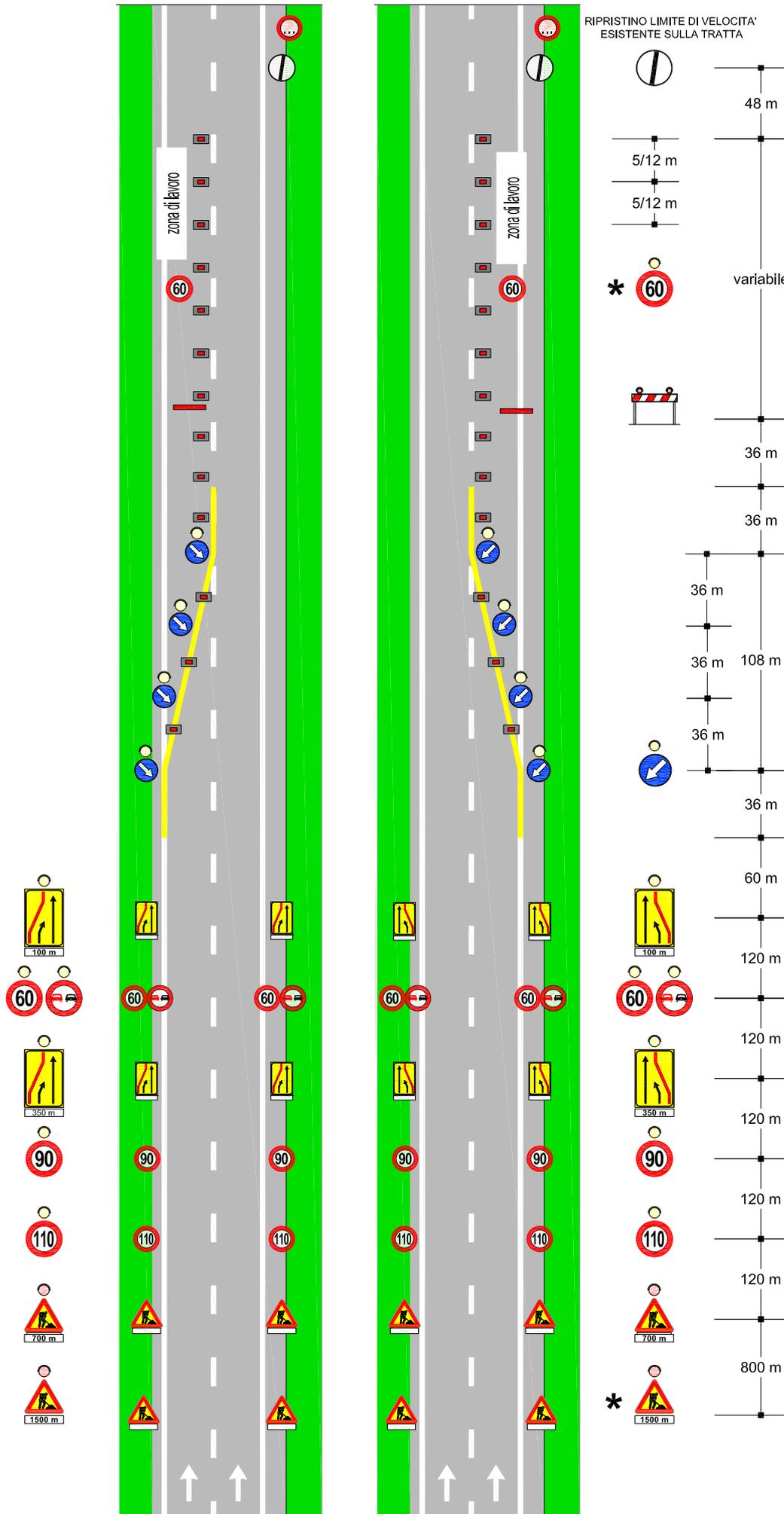
Per cantieri di durata > 7 gg  
segnalatica orizzontale temporanea

Per cantieri di durata ≤ 2 gg con i  
(frequenza 5 m in curva - 12 m in rettilineo)

Per cantieri di durata > 2 gg delineatori  
flessibili (frequenza 5 m in curva - 12 m in  
rettilineo)

Delimitazione del raccordo  
obliquo rafforzato con luci gialle in  
sincrono o a scorrimento

Barriera normale, Coni o  
Delineatori posizionati dopo la  
delimitazione obliqua e ripetuta  
successivamente ogni 1000 m



**130** LIMITE DI VELOCITA'  
ESISTENTE SULLA TRATTA

**130** LIMITE DI VELOCITA'  
ESISTENTE SULLA TRATTA

# TAVOLA 1B

**Chiusura della corsia su  
carreggiata a due corsie con  
limite esistente 110 Km/h**

\* Integrazioni al D.M. 10 luglio 2002



Per spostamento traffico carreggiata  
opposta (Tavola 2)  
Fig. II 383 Art. 31 LAVORI con  
pannello integrativo modello II 1 Art.  
83 DISTANZA 1500 m



Dopo il raccordo obliquo ripetere il  
LIMITE DI VELOCITA' ogni 1000 m



Per cantieri di durata > di 7 gg  
Lunghezza diagonale 120 metri con  
paletti delimitazione Figura II 394 Art. 33



Per cantieri di durata > 7 gg  
segnalatica orizzontale temporanea



Per cantieri di durata ≤ 2 gg con i  
(frequenza 5 m in curva - 12 m in rettilineo)



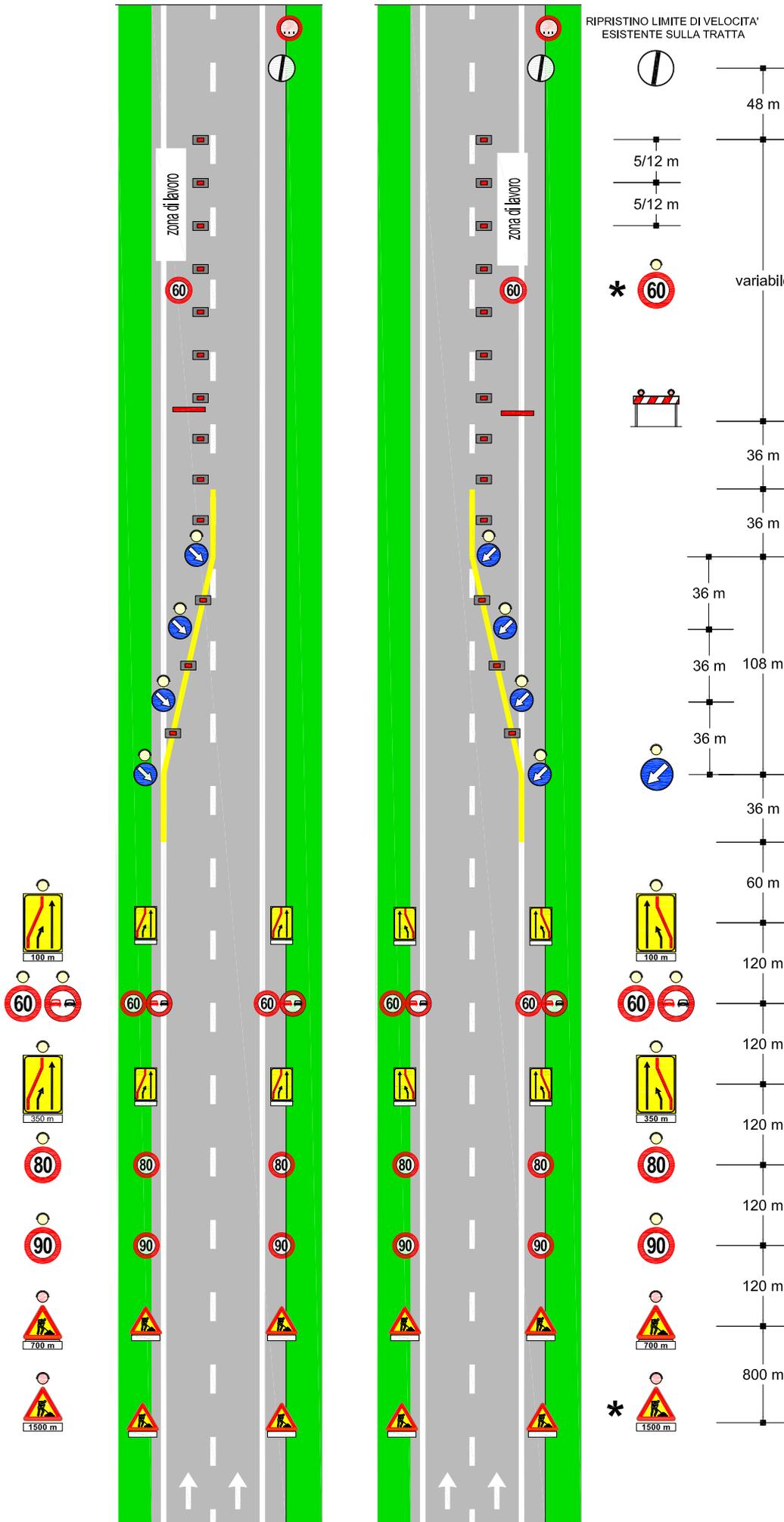
Per cantieri di durata > 2 gg delineatori  
flessibili (frequenza 5 m in curva - 12 m in  
rettilineo)



Delimitazione del raccordo  
obliquo rafforzato con luci gialle in  
sincrono o a scorrimento



Barriera normale, Coni o  
Delineatori posizionati dopo la  
delimitazione obliqua e ripetuta  
successivamente ogni 1000 m



110 LIMITE DI VELOCITA'  
ESISTENTE SULLA TRATTA

110 LIMITE DI VELOCITA'  
ESISTENTE SULLA TRATTA

# TAVOLA 1C

**Chiusura della corsia su  
carreggiata a due corsie con  
il limite esistente 100 o 90  
Km/h**

\* Integrazioni al D.M. 10 luglio 2002



Per spostamento traffico carreggiata  
opposta (Tavola 2)  
Fig. II 383 Art. 31 LAVORI con  
pannello integrativo modello II 1 Art.  
83 DISTANZA 1500 m



Dopo il raccordo obliquo ripetere il  
LIMITE DI VELOCITA' ogni 1000 m



Per cantieri di durata > di 7 gg  
Lunghezza diagonale 120 metri con  
paletti di delimitazione Figura II 394 Art. 33



Per cantieri di durata > 7 gg  
segnalatica orizzontale temporanea



Per cantieri di durata ≤ 2 gg con i  
(frequenza 5 m in curva - 12 m in rettilineo)



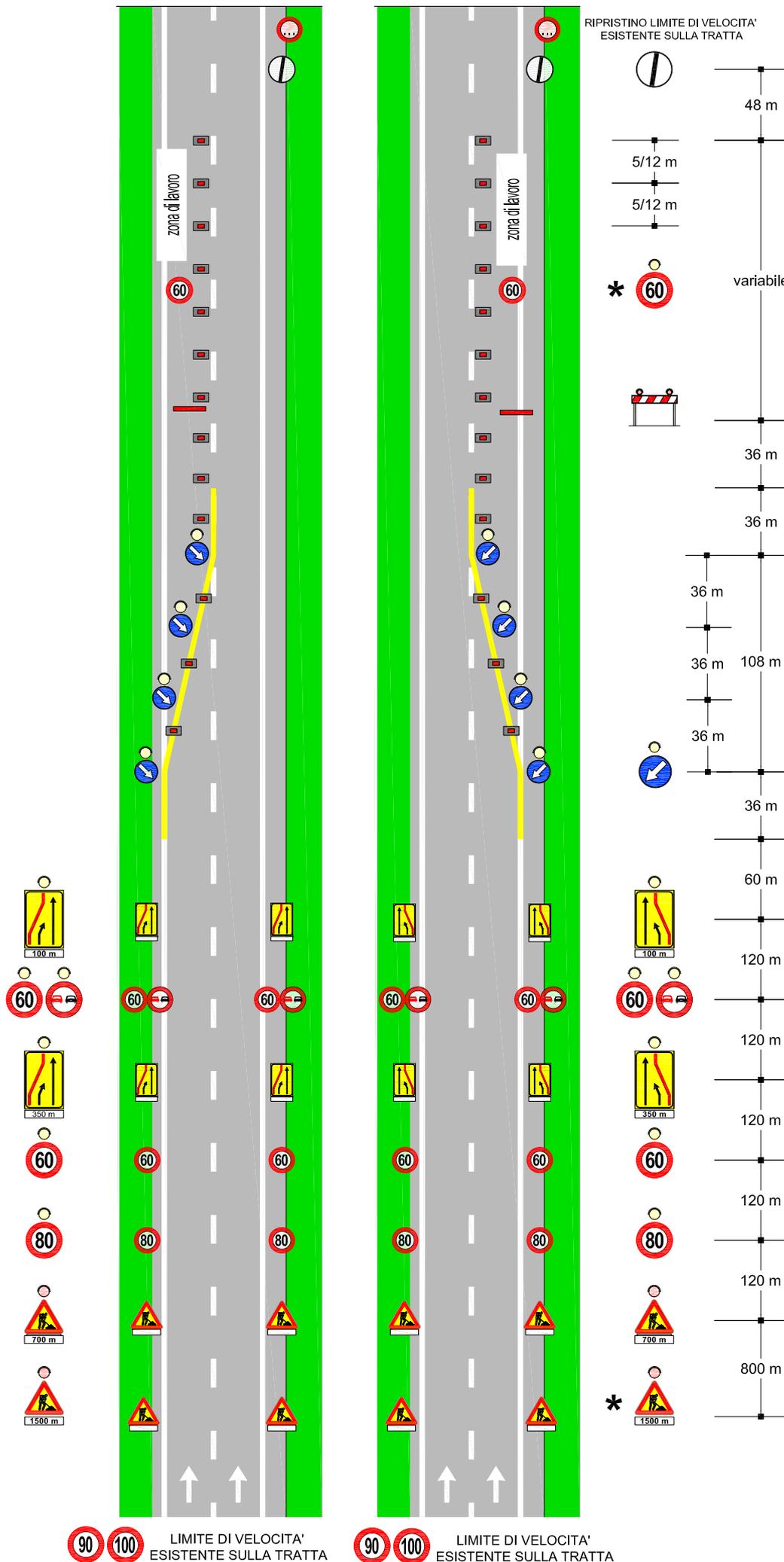
Per cantieri di durata > 2 gg delineatori  
flessibili (frequenza 5 m in curva - 12 m in  
rettilineo)



Delimitazione del raccordo  
obliquo rafforzato con luci gialle in  
sincrono o a scorrimento



Barriera normale, Coni o  
Delineatori posizionati dopo la  
delimitazione obliqua e ripetuta  
successivamente ogni 1000 m



90 100 LIMITE DI VELOCITA'  
ESISTENTE SULLA TRATTA

90 100 LIMITE DI VELOCITA'  
ESISTENTE SULLA TRATTA

# TAVOLA 1D

**Chiusura della corsia su  
carreggiata a due corsie con  
il limite esistente 80 Km/h**

\* Integrazioni al D.M. 10 luglio 2002



Per spostamento traffico carreggiata  
opposta (Tavola 2)  
Fig. II 383 Art. 31 LAVORI con  
pannello integrativo modello II 1 Art.  
83 DISTANZA 1500 m



Dopo il raccordo obliquo ripetere il  
LIMITE DI VELOCITA' ogni 1000 m



Per cantieri di durata > di 7 gg  
Lunghezza diagonale 120 metri con  
paletti delimitazione Figura II 394 Art. 33



Per cantieri di durata > 7 gg  
segnalatica orizzontale temporanea



Per cantieri di durata ≤ 2 gg con i  
(frequenza 5 m in curva - 12 m in rettilineo)



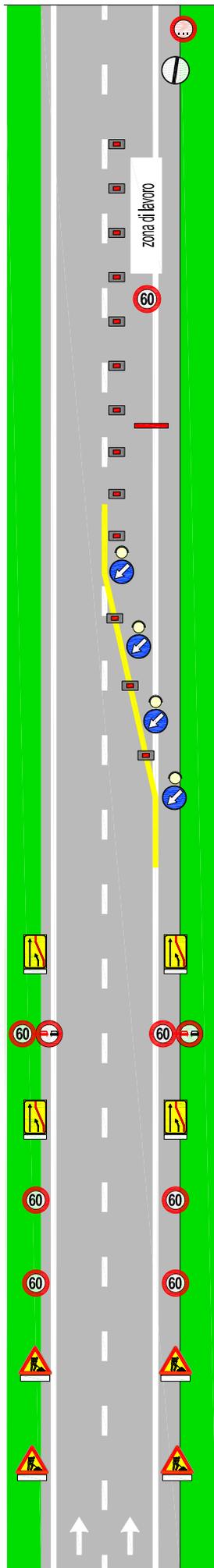
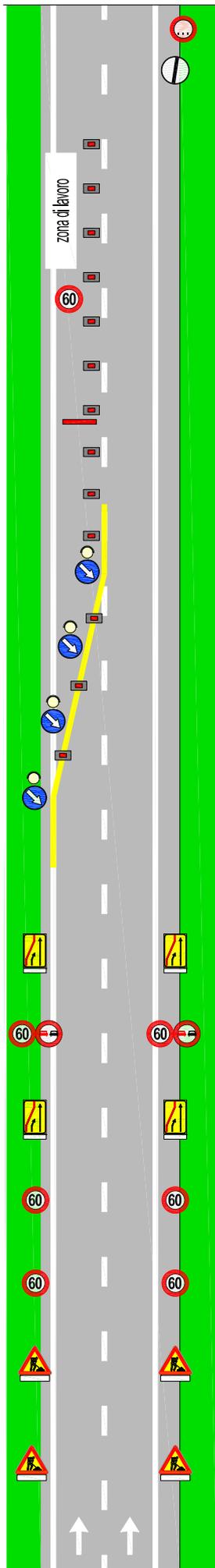
Per cantieri di durata > 2 gg delineatori  
flessibili (frequenza 5 m in curva - 12 m in  
rettilineo)



Delimitazione del raccordo  
obliquo rafforzato con luci gialle in  
sincrono o a scorrimento



Barriera normale, Coni o  
Delineatori posizionati dopo la  
delimitazione obliqua e ripetuta  
successivamente ogni 1000 m



RIPRISTINO LIMITE DI VELOCITA'  
ESISTENTE SULLA TRATTA



48 m

5/12 m

5/12 m



variabile



36 m

36 m

36 m

36 m

108 m

36 m

36 m

60 m

120 m

120 m

120 m

120 m

120 m

120 m

800 m

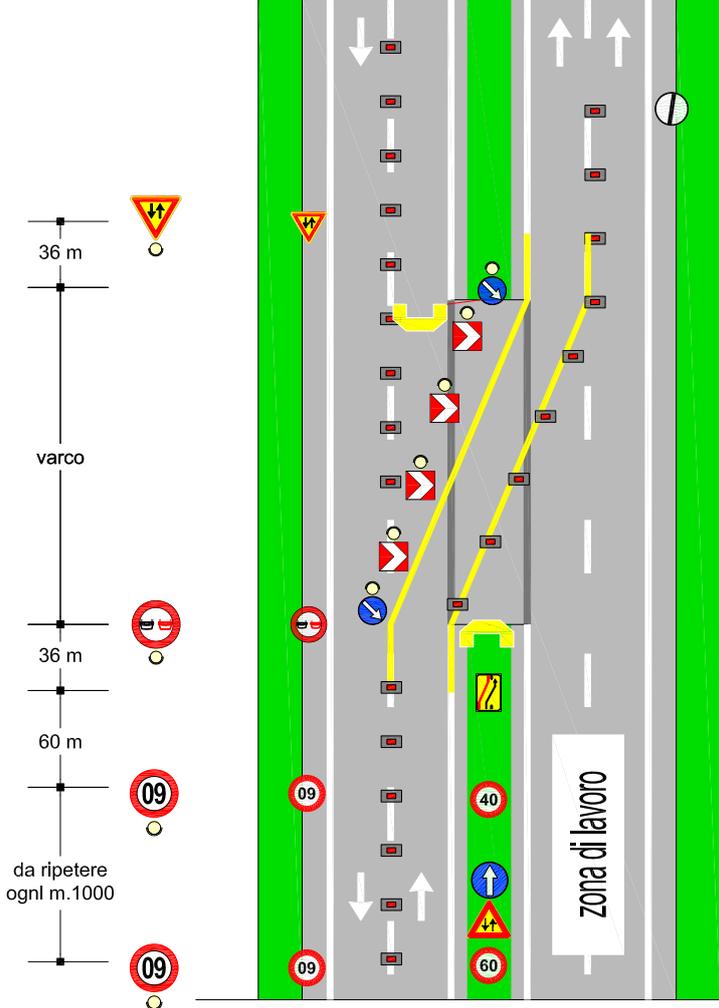


80 LIMITE DI VELOCITA'  
ESISTENTE SULLA TRATTA

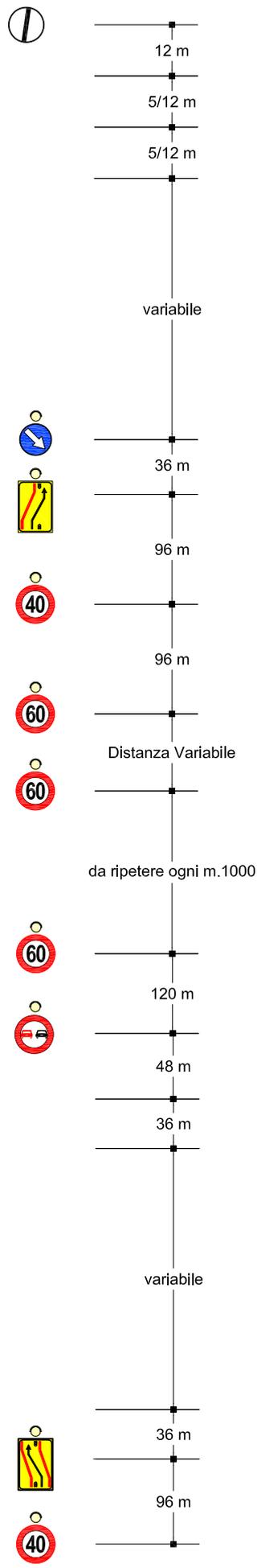
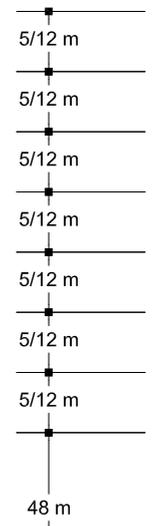
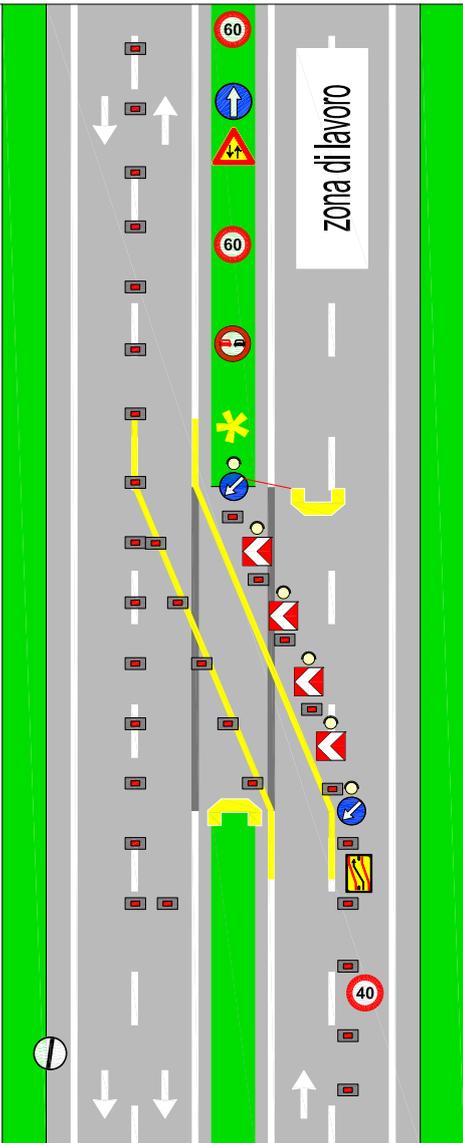
80 LIMITE DI VELOCITA'  
ESISTENTE SULLA TRATTA

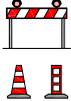
# TAVOLA 2A

## Deviazione con una sola corsia per senso di marcia



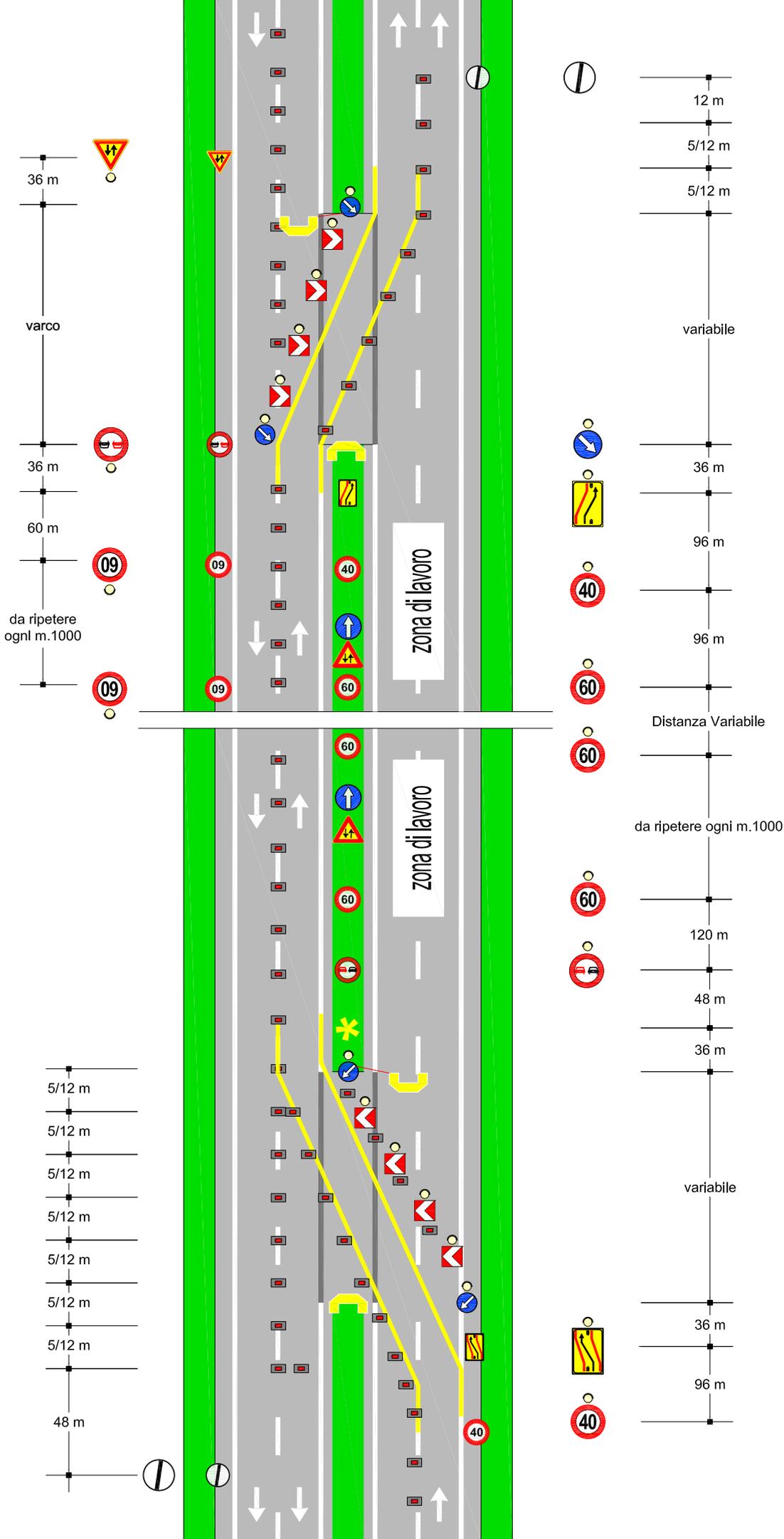
da ripetere ogni m.1000



-  Per cantieri di durata > 7 gg segnaletica orizzontale temporanea
-  Asportazione della segnaletica orizzontale permanente solo per lavori di durata > 7 gg
-  Per cantieri di durata ≤ 2 gg coni (frequenza 5 m in curva - 12 m in rettilineo)
-  Per cantieri di durata > 2 gg delineatori flessibili (frequenza 5 m in curva - 12 m in rettilineo)
-  Delimitazione del raccordo obliquo rafforzato con luci gialle in sincrono o a scorrimento
-  Barriera normale, Coni o Delineatori posizionati dopo la delimitazione obliqua e ripetuta successivamente ogni 1000 m
-  Installazione in corrispondenza delle frecce orizzontali percorse in senso opposto al loro verso
-   Illuminazione mediante torre faro con cilindro gonfiabile > 40.000 lm
-  Protezione terminale flessibile per varchi di tipologia Cmr (SAB)

# TAVOLA 2B

## Deviazione con una sola corsia per senso di marcia



- Per cantieri di durata > 7 gg segnaletica orizzontale temporanea
- Asportazione della segnaletica orizzontale permanente solo per lavori di durata > 7 gg
- Per cantieri di durata ≤ 2 gg coni (frequenza 5 m in curva - 12 m in rettilineo)
- Per cantieri di durata > 2 gg delineatori flessibili (frequenza 5 m in curva - 12 m in rettilineo)
- Delimitazione del raccordo obliquo rafforzato con luci gialle in sincrono o a scorrimento
- Barriera normale, Coni o Delineatori posizionati dopo la delimitazione obliqua e ripetuta successivamente ogni 1000 m
- Installazione in corrispondenza delle frecce orizzontali percorse in senso opposto al loro verso
- Illuminazione mediante torre faro con cilindro gonfiabile > 40.000 lm
- Protezione terminale flessibile per varchi di tipologia Cmr (SAB)

# TAVOLA 3

## Chiusura della corsia di marcia con flesso sul sorpasso

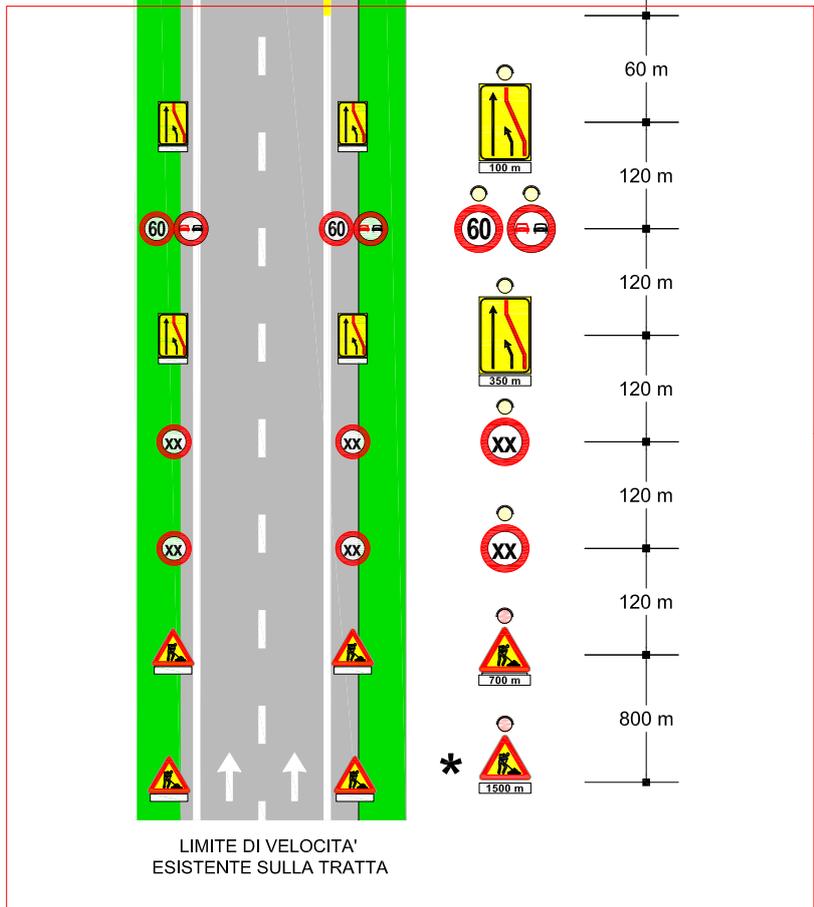
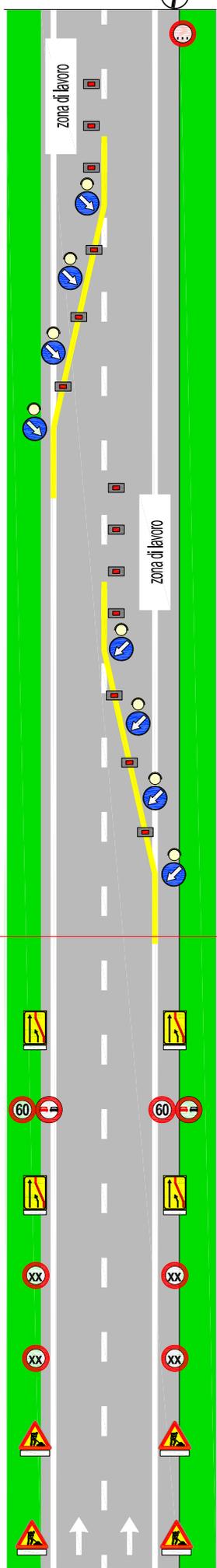
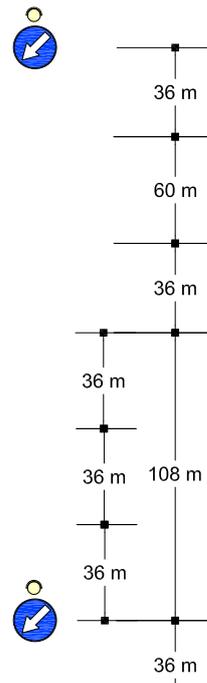
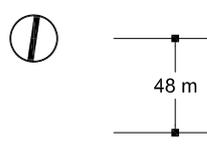
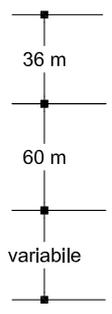
\* *Integrazioni al D.M. 10 luglio 2002*

Per spostamento traffico carreggiata opposta (Tavola 2)  
Fig. II 383 Art. 31 LAVORI con pannello integrativo modello II 1 Art. 83 DISTANZA 1500 m



 Dopo il raccordo obliquo ripetere il LIMITE DI VELOCITA' ogni 1000 m

- 
 Per cantieri di durata > di 7 gg  
Lunghezza diagonale 120 metri con paletti delimitazione Figura II 394 Art. 33
- 
 Per cantieri di durata > 7 gg segnaletica orizzontale temporanea
- 
 Per cantieri di durata ≤ 2 gg coni (frequenza 5 m in curva - 12 m in rettilineo)
- 
 Per cantieri di durata > 2 gg delineatori flessibili (frequenza 5 m in curva - 12 m in rettilineo)
- 
 Delimitazione del raccordo obliquo rafforzato con luci gialle in sincrono o a scorrimento
- 
 Barriera normale, Coni o Delineatori posizionati dopo la delimitazione obliqua e ripetuta successivamente ogni 1000 m



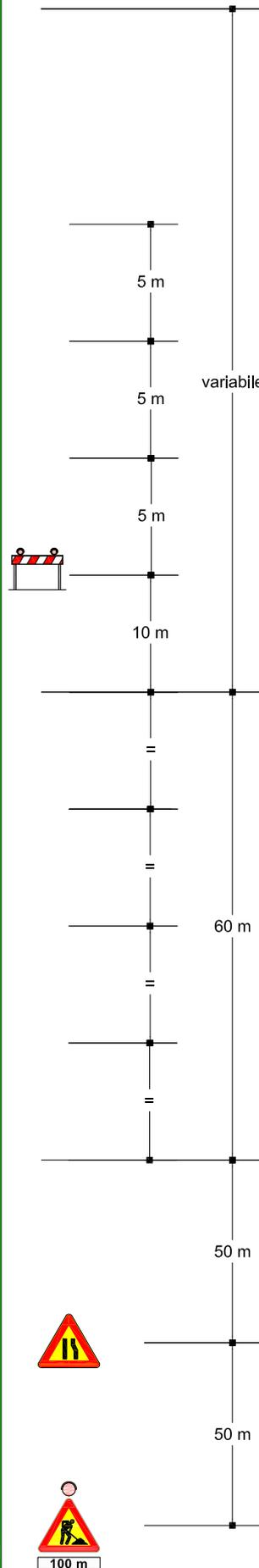
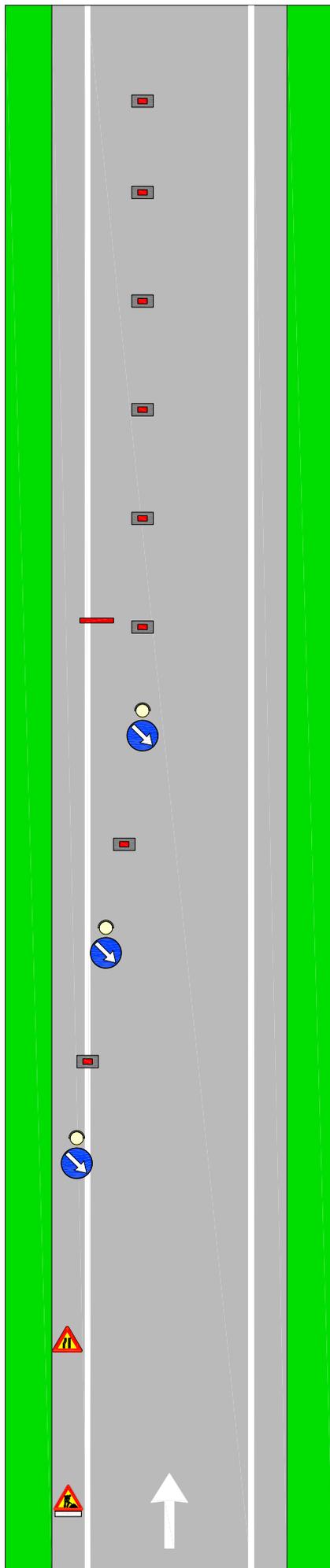
APPLICARE LA  
TAVOLA (1A / 1B / 1C / 1D)  
IN BASE AL LIMITE  
IN ESSERE SULLA TRATTA

LIMITE DI VELOCITA'  
ESISTENTE SULLA TRATTA

# TAVOLA 4A

## Restringimento della carreggiata su rampa a senso unico

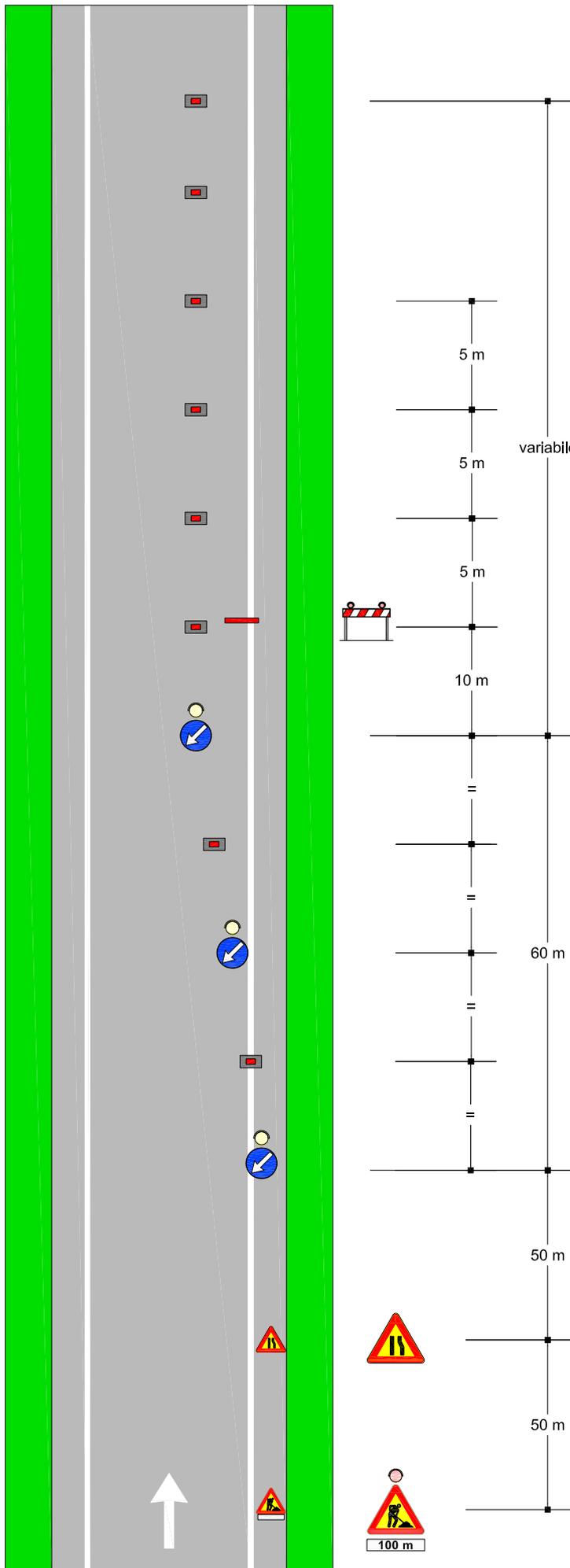
-  Per cantieri di durata  $\leq 2$  gg con frequenza 5 m
-  Per cantieri di durata  $> 2$  gg delineatori flessibili - frequenza 5 m
-  Delimitazione del raccordo obliquo rafforzato con luci gialle in sincrono o a scorrimento
-  Barriera normale posizionata dopo il raccordo obliquo



# TAVOLA 4B

## Restringimento della carreggiata su rampa a senso unico

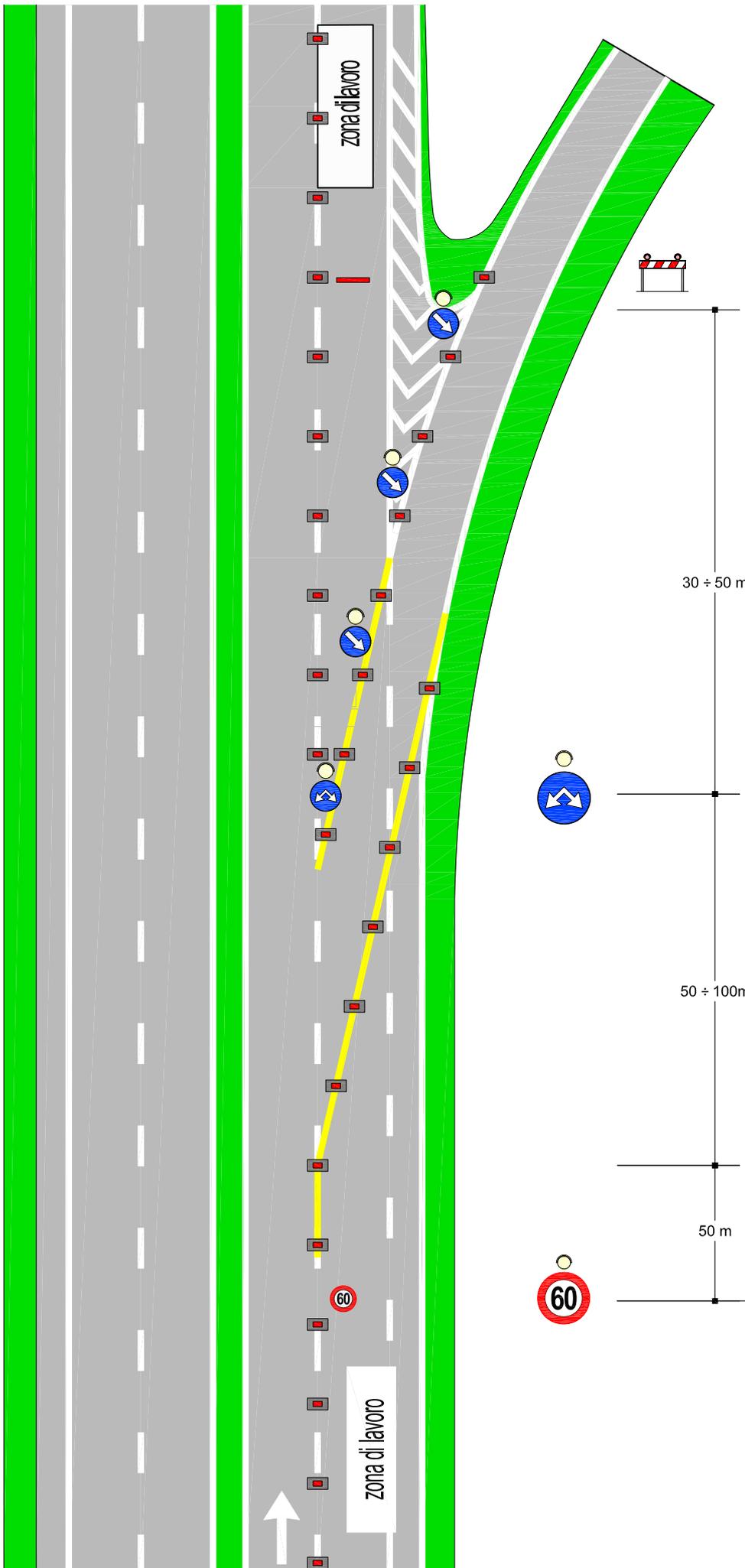
-  Per cantieri di durata  $\leq 2$  gg con frequenza 5 m
-  Per cantieri di durata  $> 2$  gg delineatori flessibili - frequenza 5 m
-  Delimitazione del raccordo obliquo rafforzato con luci gialle in sincrono o a scorrimento
-  Barriera normale posizionata dopo il raccordo obliquo



# TAVOLA 5

**Chiusura della corsia di marcia interferente con la corsia di decelerazione per uscita dell'autostrada**

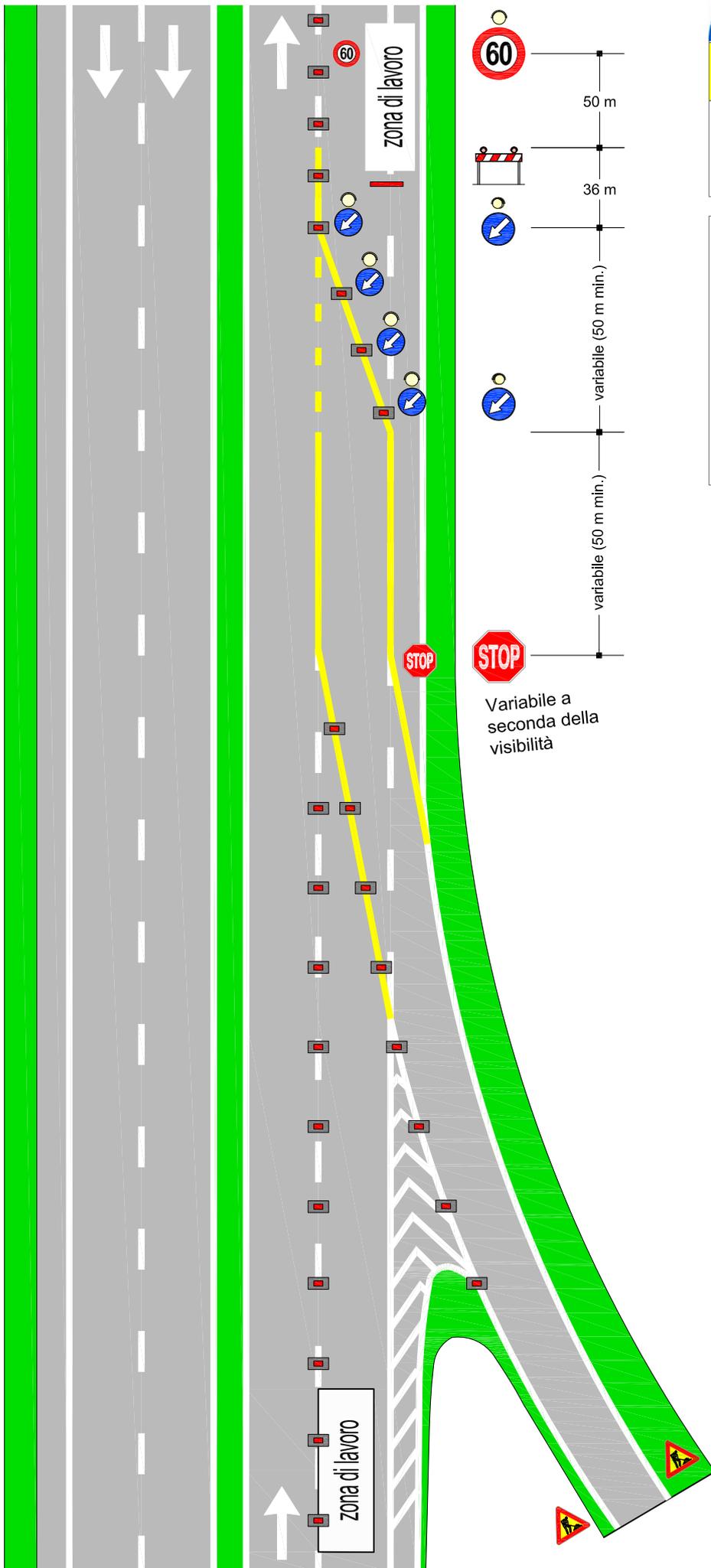
-  Per cantieri di durata > 7 gg segnaletica orizzontale temporanea
-  Per cantieri di durata ≤ 2 gg coni (frequenza 5 m in curva - 12 m in rettillo)
-  Per cantieri di durata > 2 gg delineatori flessibili (frequenza 5 m in curva - 12 m in rettillo)
-  Delimitazione del raccordo obliquo rafforzato con luci gialle in sincrono o a scorrimento
-  Barriera normale posizionata dopo il raccordo obliquo e ripetuta successivamente ogni 500 m



# TAVOLA 6A

**Chiusura della corsia di marcia interferente con la corsia di accelerazione per ingresso in autostrada**

-  Per cantieri di durata > 7 gg segnaletica orizzontale temporanea
-  Per cantieri di durata ≤ 2 gg coni (frequenza 5 m in curva - 12 m in rettillo)
-  Per cantieri di durata > 2 gg delineatori flessibili (frequenza 5 m in curva - 12 m in rettillo)
-  Delimitazione del raccordo obliquo rafforzato con luci gialle in sincrono o a scorrimento
-  Barriera normale posizionata dopo il raccordo obliquo e ripetuta successivamente ogni 500 m

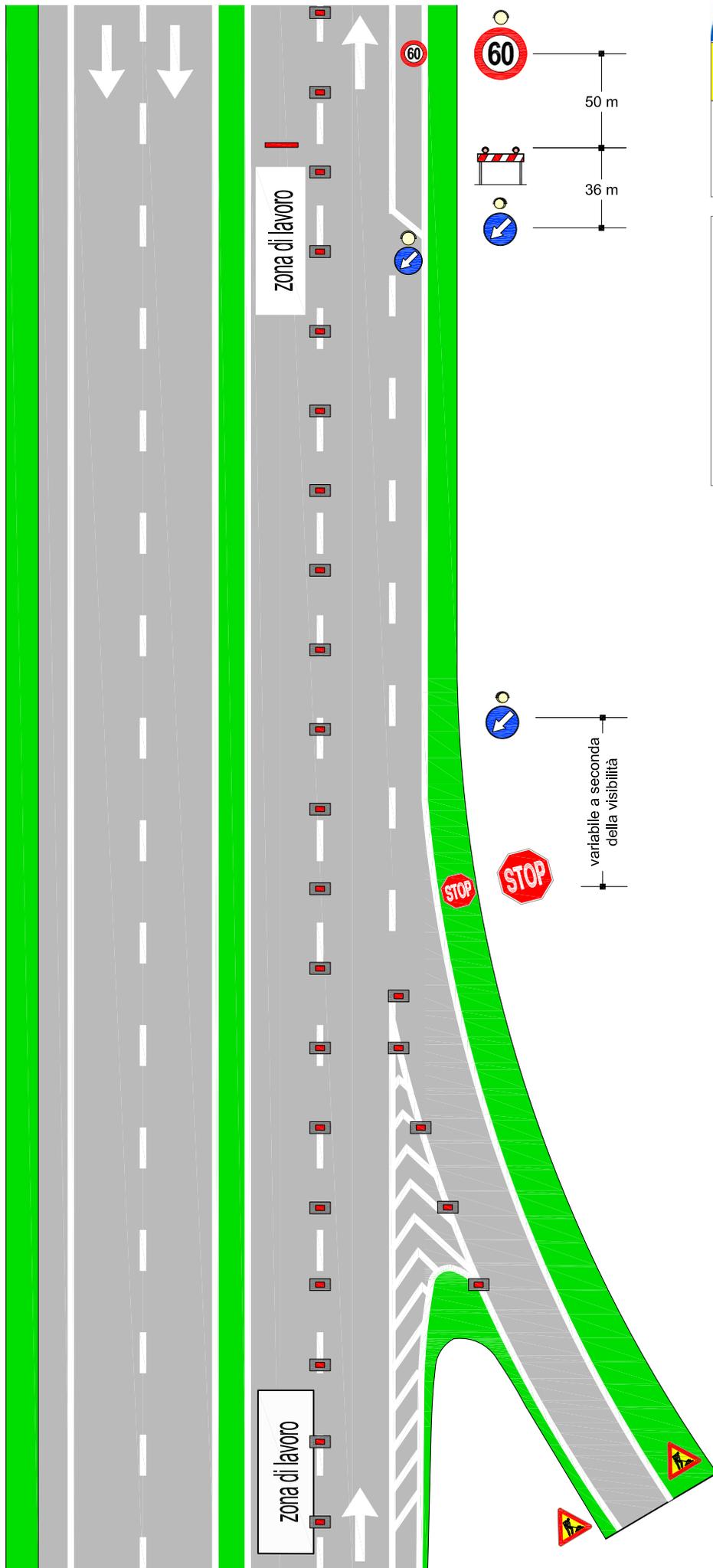


Da posizionare a 150 m o inizio ramo di svincolo con appendice modello II 1 Art. 83 Reg. 495/92

## TAVOLA 6B

**Chiusura della corsia di marcia interferente con la corsia di accelerazione per ingresso in autostrada**

-  Per cantieri di durata > 7 gg segnaletica orizzontale temporanea
-  Per cantieri di durata ≤ 2 gg coni (frequenza 5 m in curva - 12 m in rettillo)
-  Per cantieri di durata > 2 gg delineatori flessibili (frequenza 5 m in curva - 12 m in rettillo)
-  Delimitazione del raccordo obliquo rafforzato con luci gialle in sincrono o a scorrimento
-  Barriera normale posizionata dopo il raccordo obliquo e ripetuta successivamente ogni 500 m

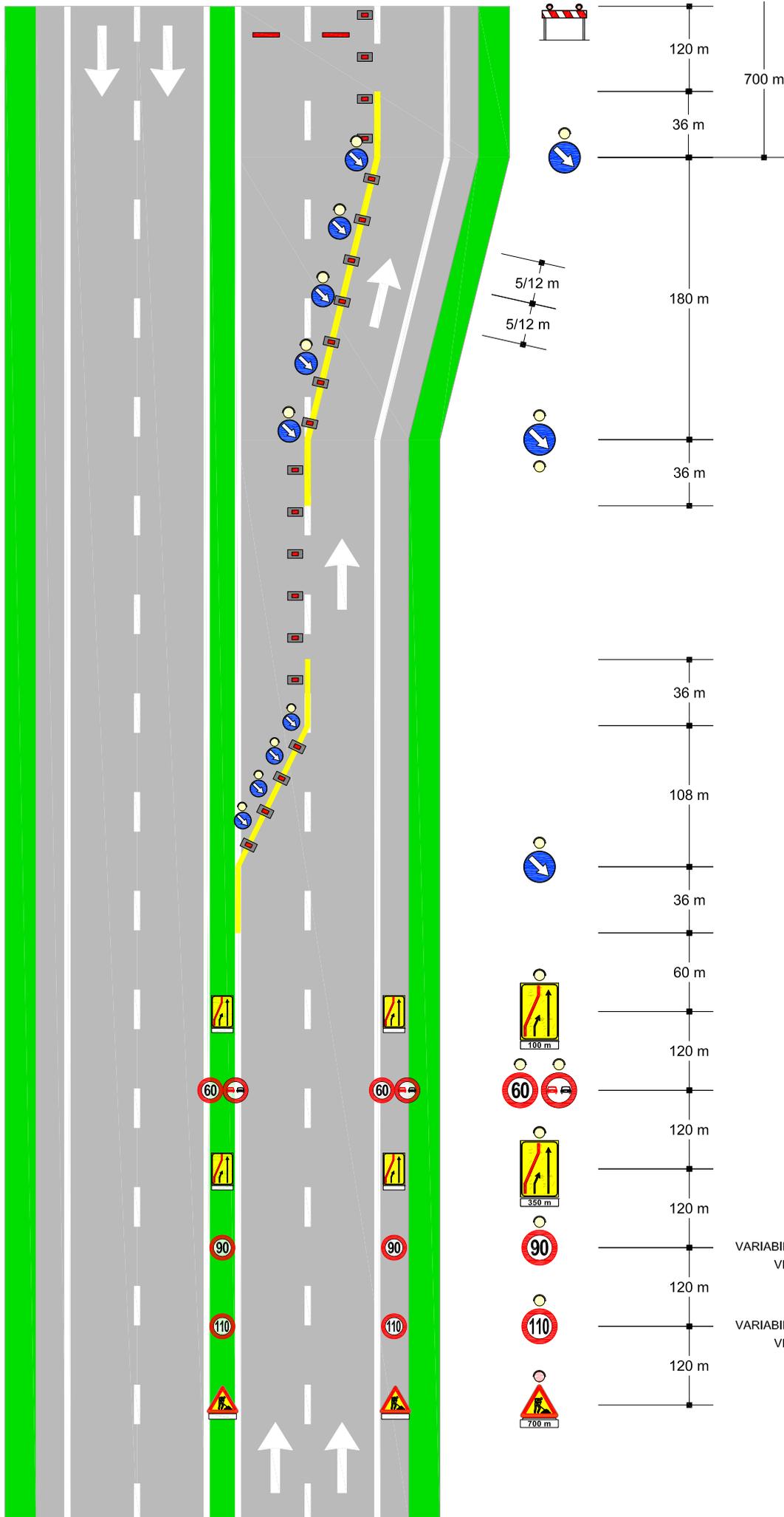


Da posizionare a 150 m o inizio ramo di svincolo con appendice modello II 1 Art. 83 Reg. 495/92

# TAVOLA 7

## Uscita obbligatoria

-  Per cantieri di durata > di 7 gg  
Lunghezza diagonale 120 metri con paletti delimitazione Figura II 394 Art. 33
-  Per cantieri di durata > 7 gg  
segnaletica orizzontale temporanea
-  Per cantieri di durata ≤ 2 gg coni  
(frequenza 5 m in curva - 12 m in rettilineo)
-  Per cantieri di durata > 2 gg delineatori  
flessibili (frequenza 5 m in curva - 12 m in rettilineo)
-  Delimitazione del raccordo  
obliquo rafforzato con luci gialle in  
sincrono o a scorrimento
-  Barriera normale posizionata dopo i  
raccordi obliqui

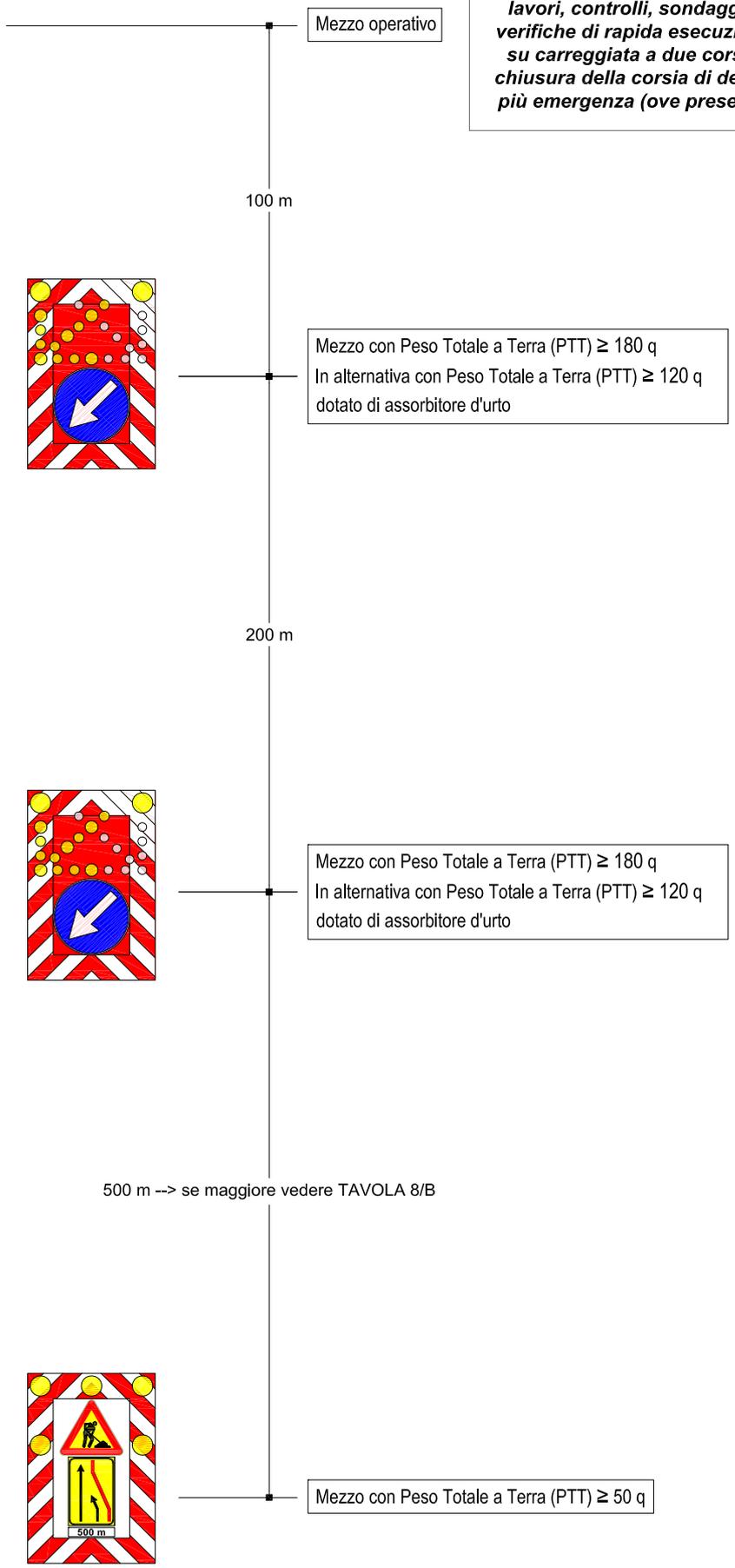
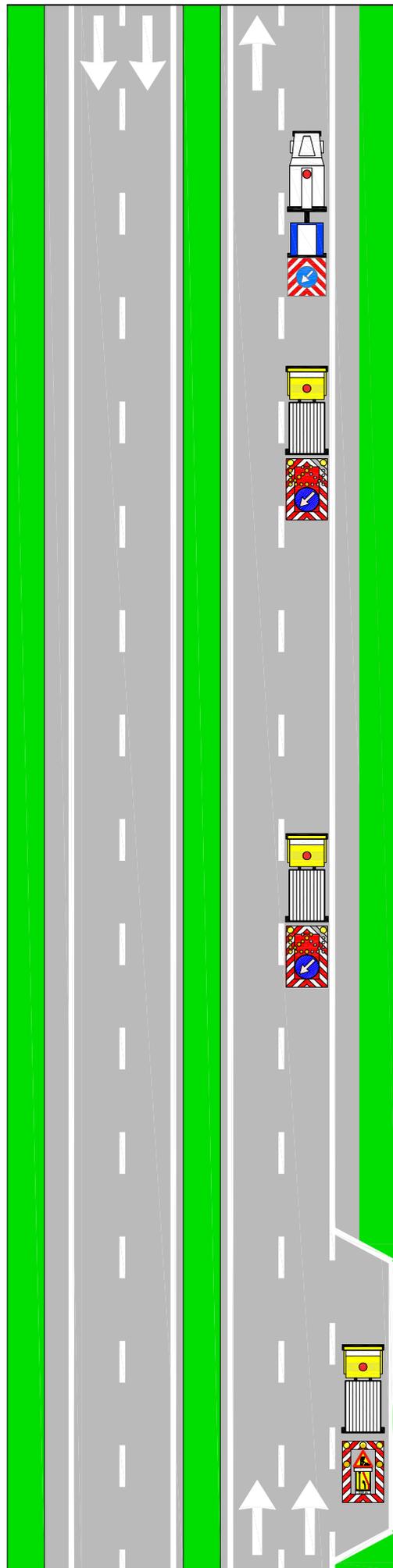


VARIABILE A SECONDA DEI LIMITI IN ESSERE  
VEDI TAVOLA 1A - AB - 1C - 1D

VARIABILE A SECONDA DEI LIMITI IN ESSERE  
VEDI TAVOLA 1A - AB - 1C - 1D

# TAVOLA 8A

**Segnaletica mobile a protezione di veicoli speciali impiegati per lavori, controlli, sondaggi e verifiche di rapida esecuzione su carreggiata a due corsie, chiusura della corsia di destra più emergenza (ove presente)**

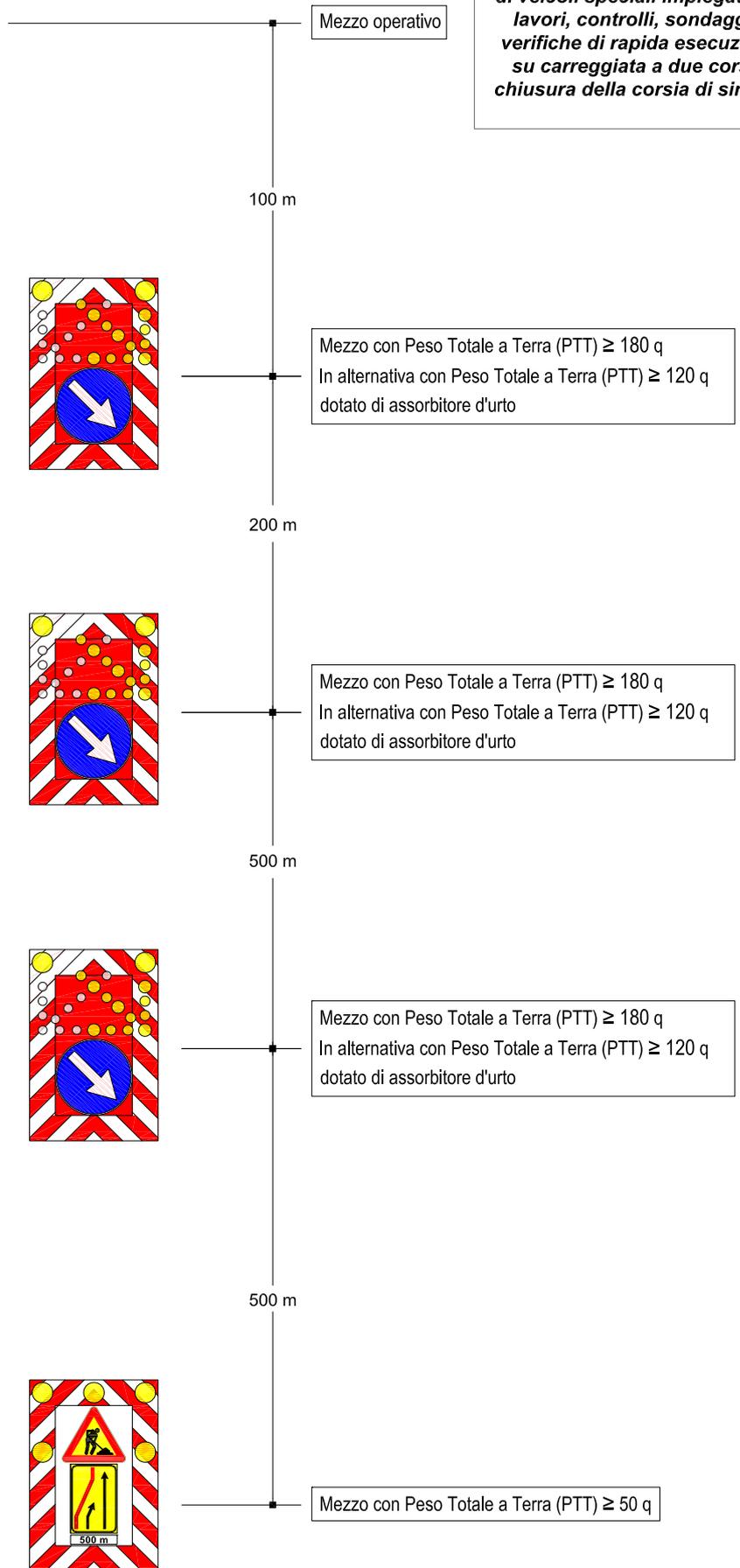
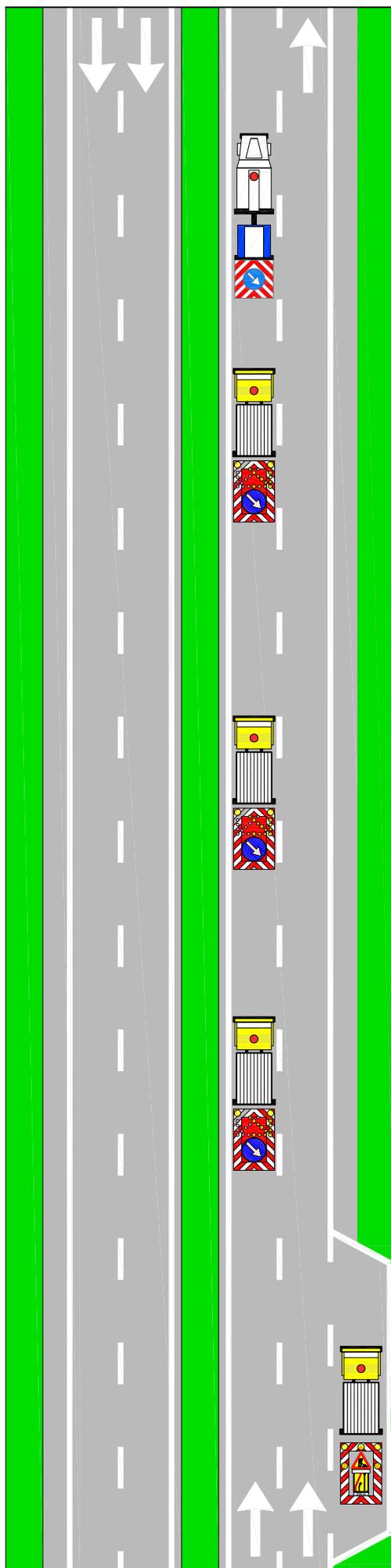






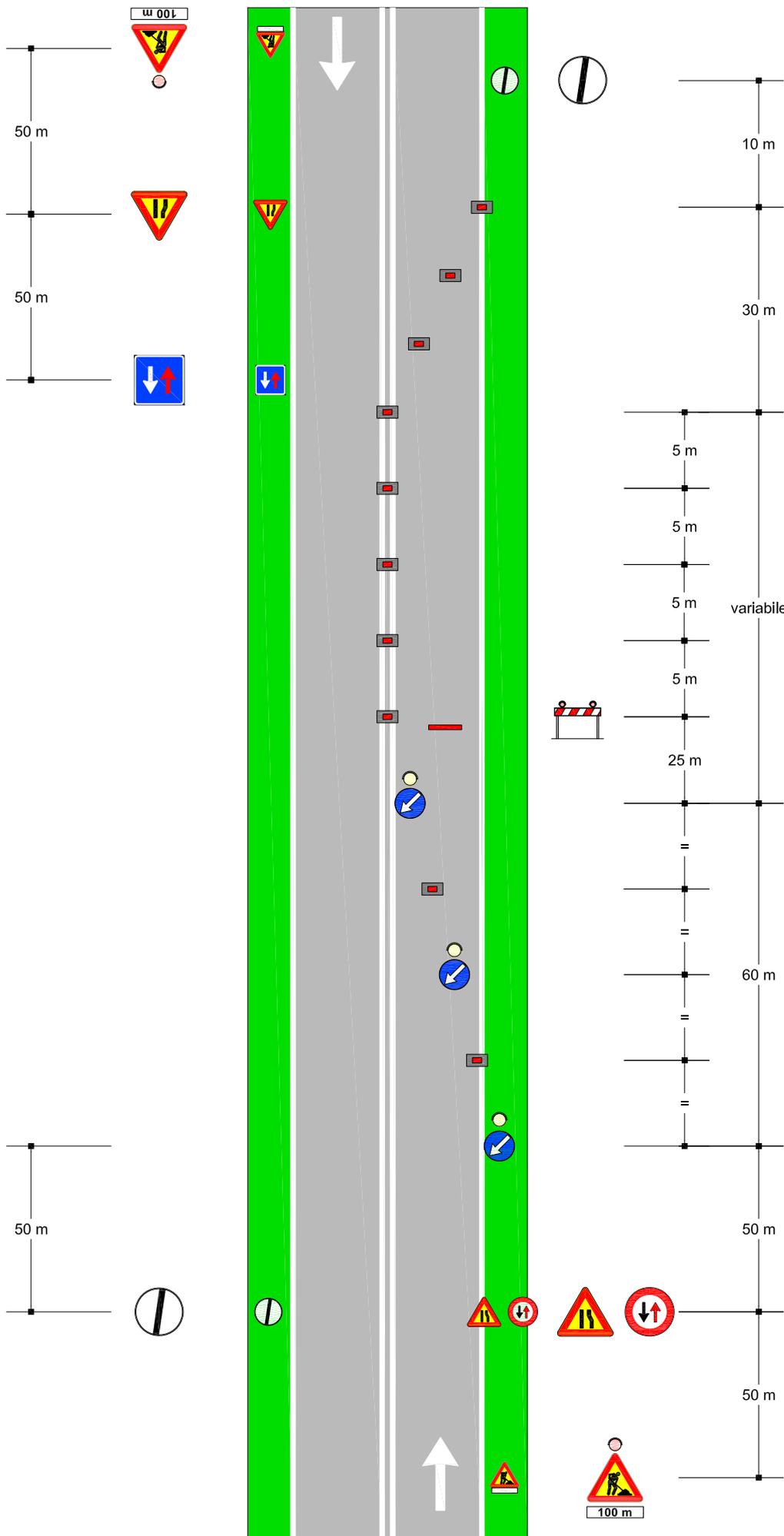
## TAVOLA 8D

**Segnaletica mobile a protezione di veicoli speciali impiegati per lavori, controlli, sondaggi e verifiche di rapida esecuzione su carreggiata a due corsie, chiusura della corsia di sinistra**



# TAVOLA 9

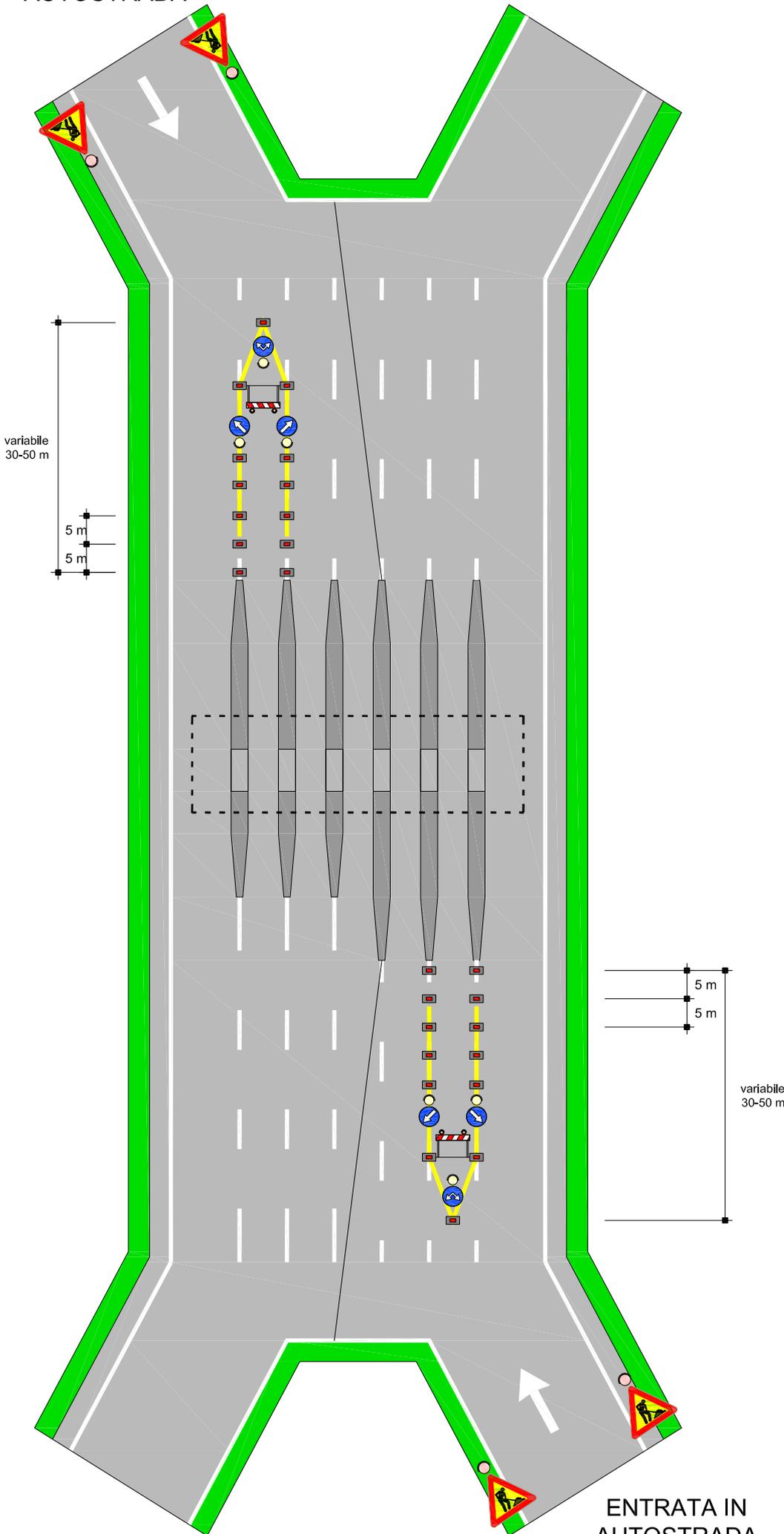
## Parzializzazione di una corsia su rampa bidirezionale su svincolo autostradale



-  Per cantieri di durata > di 7 gg  
Lunghezza diagonale 120 metri con paletti delimitazione Figura II 394 Art. 33
-  Per cantieri di durata > 7 gg  
segnaletica orizzontale temporanea
-  Per cantieri di durata ≤ 2 gg coni  
(frequenza 5 m in curva - 12 m in rettilo)
-  Per cantieri di durata > 2 gg delineatori  
flessibili (frequenza 5 m in curva - 12 m in rettilo)
-  Delimitazione del raccordo  
obliquo rafforzato con luci gialle in  
sincrono o a scorrimento
-  Barriera normale, Coni o  
Delineatori posizionati dopo la  
delimitazione obliqua e ripetuta  
successivamente ogni 1000 m

## TAVOLA 10

**- Stazione autostradale -  
Lavori da eseguirsi fuori  
dalle piste di esazione**



-  Per cantieri di durata > 7 gg  
segnaletica orizzontale temporanea
-  Per cantieri di durata ≤ 2 gg coni  
frequenza 5 m
-  Per cantieri di durata > 2 gg delineatori  
flessibili frequenza 5 m
-  Dispositivi luminosi a luce gialla  
fissa ogni 10 m di notte o in  
condizioni di scarsa visibilit 
-  Barriera normale

N.B.: verificare che le piste chiuse abbiano il semaforo rosso. In caso di lavori all'interno delle piste   sufficiente la sbarra abbassata e il semaforo rosso.

**TAVOLA 151+430 A**

**Deviazione con doppio  
senso in via Francia est  
by-pass**

\* *Integrazioni al D.M. 10 luglio 2002*



Per spostamento traffico carreggiata opposta (Tavola 2)  
Fig. II 383 Art. 31 LAVORI con pannello integrativo modello II 1 Art. 83 DISTANZA 1500 m



Dopo il raccordo obliquo ripetere il LIMITE DI VELOCITA' ogni 1000 m



Per cantieri di durata > di 7 gg  
Lunghezza diagonale 120 metri con paletti delimitazione Figura II 394 Art. 33



Per cantieri di durata > 7 gg segnaletica orizzontale temporanea



Asportazione della segnaletica orizzontale permanente solo per lavori di durata > 7 gg



Per cantieri di durata ≤ 2 gg coni (frequenza 5 m in curva - 12 m in rettilineo)



Per cantieri di durata > 2 gg delineatori flessibili (frequenza 5 m in curva - 12 m in rettilineo)



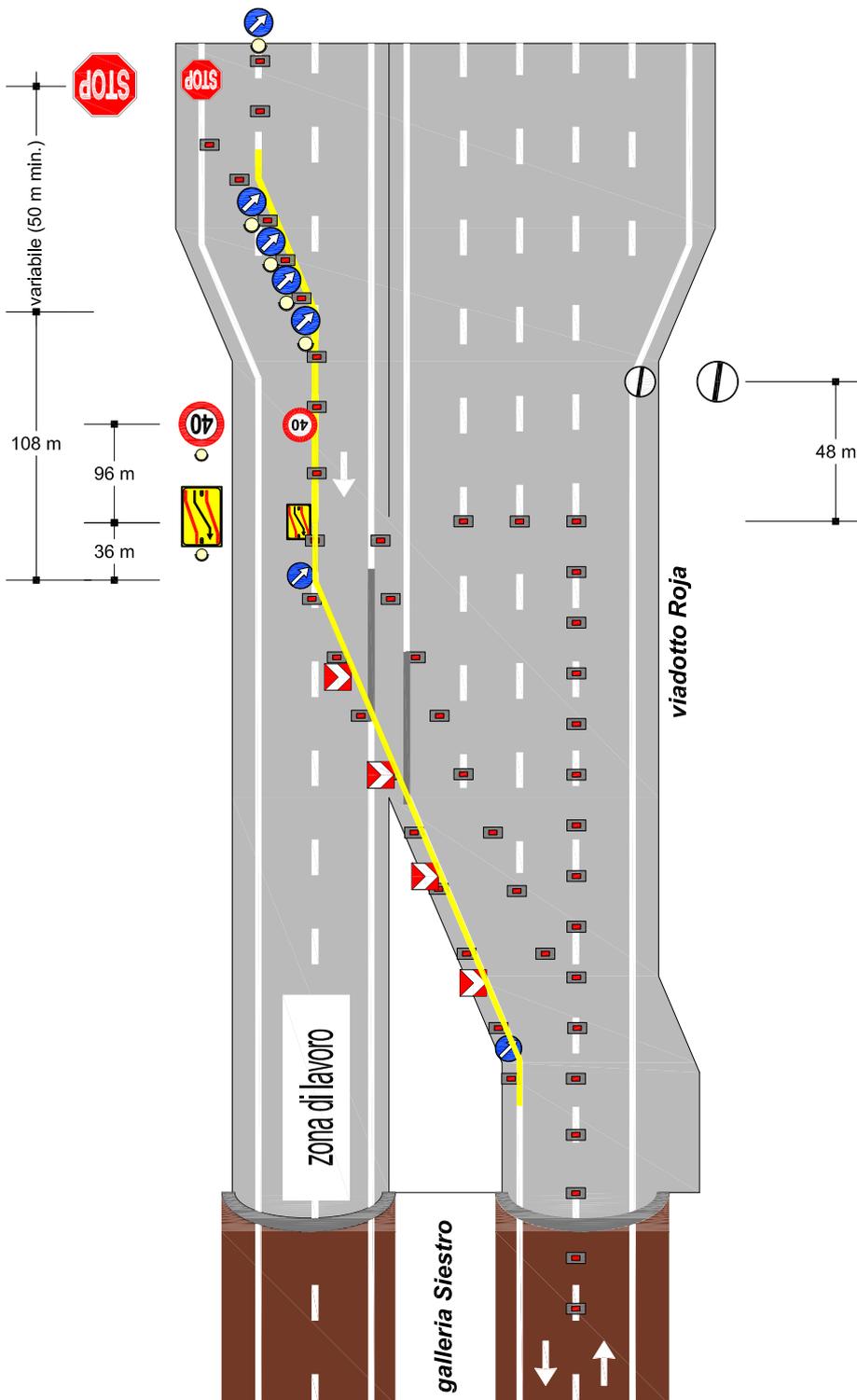
Delimitazione del raccordo obliquo rafforzato con luci gialle in sincrono o a scorrimento



Barriera normale, Coni o Delineatori posizionati dopo la delimitazione obliqua e ripetuta successivamente ogni 1000 m



**piazzale barriera di esazione Confine di Stato**



**TAVOLA 151+430 B**

**Deviazione con doppio  
senso in via Italia est  
by-pass**

\* *Integrazioni al D.M. 10 luglio 2002*



Per spostamento traffico carreggiata opposta (Tavola 2)  
Fig. II 383 Art. 31 LAVORI con pannello integrativo modello II 1 Art. 83 DISTANZA 1500 m



Dopo il raccordo obliquo ripetere il LIMITE DI VELOCITA' ogni 1000 m



Per cantieri di durata > di 7 gg  
Lunghezza diagonale 120 metri con paletti delimitazione Figura II 394 Art. 33



Per cantieri di durata > 7 gg segnaletica orizzontale temporanea



Asportazione della segnaletica orizzontale permanente solo per lavori di durata > 7 gg



Per cantieri di durata ≤ 2 gg coni (frequenza 5 m in curva - 12 m in rettilineo)



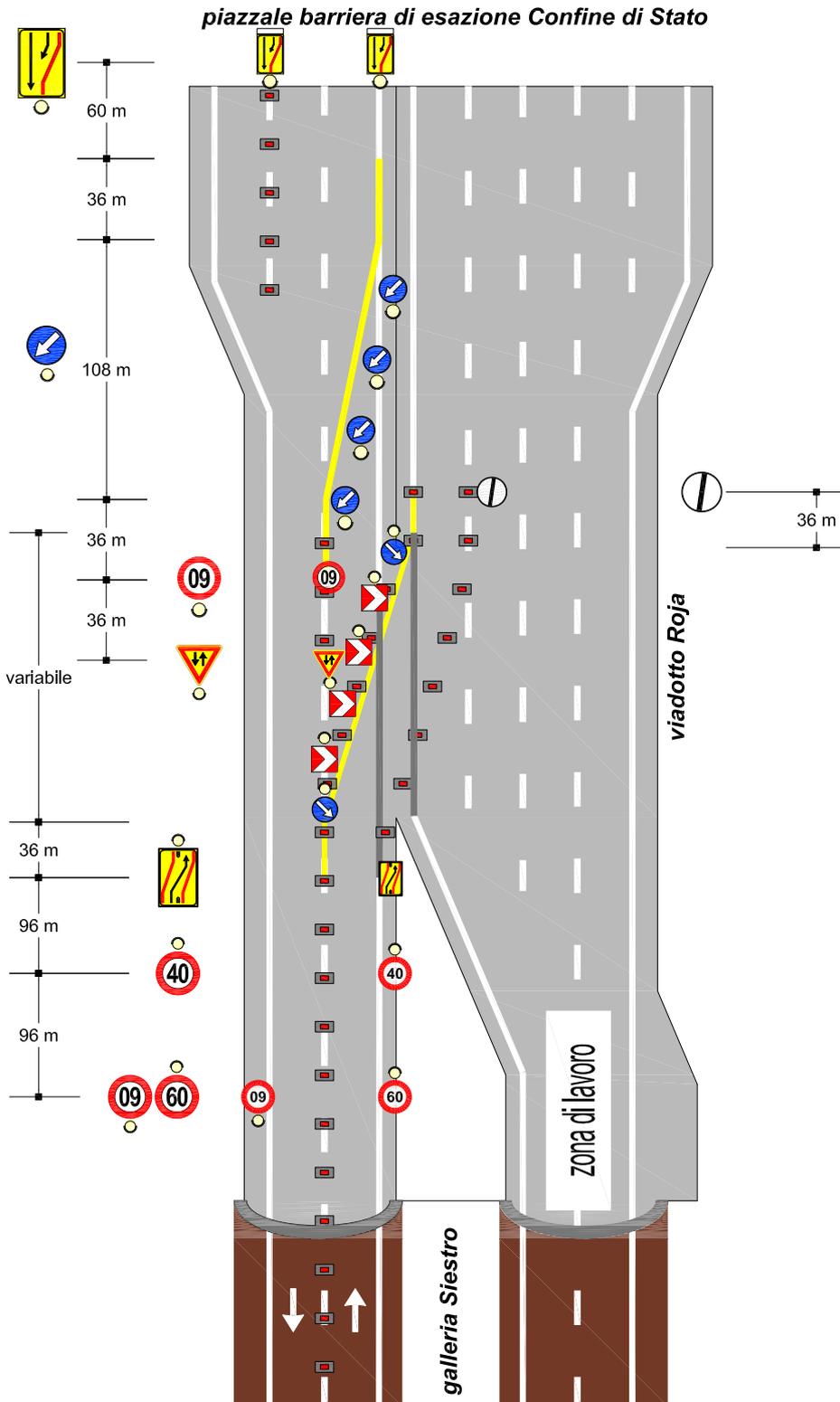
Per cantieri di durata > 2 gg delineatori flessibili (frequenza 5 m in curva - 12 m in rettilineo)



Delimitazione del raccordo obliquo rafforzato con luci gialle in sincrono o a scorrimento



Barriera normale, Coni o Delineatori posizionati dopo la delimitazione obliqua e ripetuta successivamente ogni 1000 m



**TAVOLA 152+060 A**

**Chiusura della corsia  
su Piazzale di Confine**

\* Integrazioni al D.M. 10 luglio 2002



Dopo il raccordo obliquo ripetere il  
LIMITE DI VELOCITA' ogni 1000 m



Per cantieri di durata > di 7 gg  
Lunghezza diagonale 120 metri con  
paletti delimitazione Figura II 394 Art. 33



Per cantieri di durata > 7 gg  
segnalatica orizzontale temporanea



Per cantieri di durata ≤ 2 gg coni  
(frequenza 5 m in curva - 12 m in rettilineo)



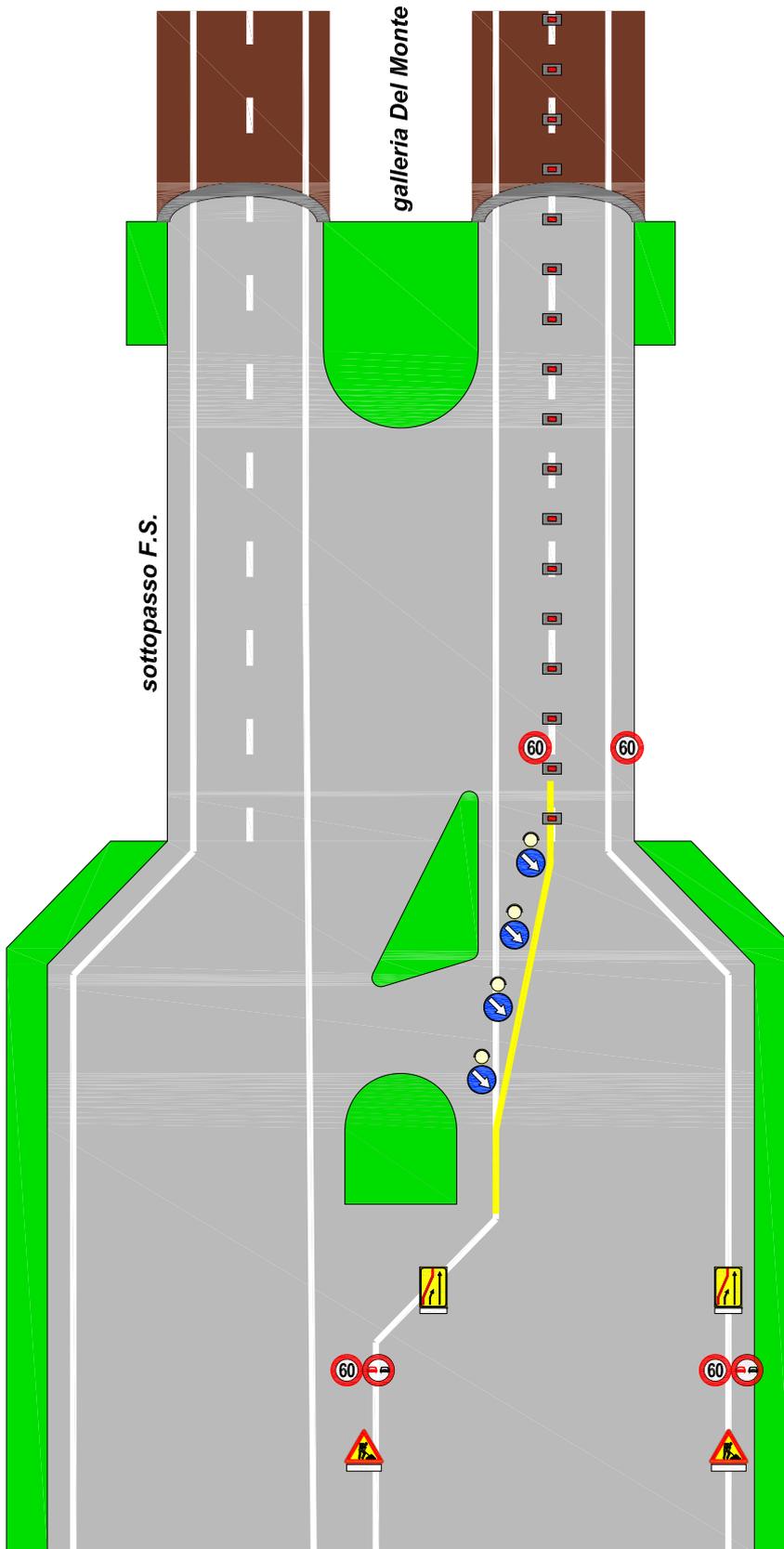
Per cantieri di durata > 2 gg delineatori  
flessibili (frequenza 5 m in curva - 12 m in  
rettilineo)



Delimitazione del raccordo  
obliquo rafforzato con luci gialle in  
sincrono o a scorrimento



Barriera normale, Coni o  
Delineatori posizionati dopo la  
delimitazione obliqua e ripetuta  
successivamente ogni 1000 m



36 m

108 m

36 m

60 m

120 m

120 m



100 m



700 m

**piazzale barriera di esazione Confine di Stato**

**TAVOLA 152+060 B**

**Chiusura della corsia  
su Piazzale di Confine**

\* Integrazioni al D.M. 10 luglio 2002

Dopo il raccordo obliquo ripetere il LIMITE DI VELOCITA' ogni 1000 m

Per cantieri di durata > di 7 gg  
Lunghezza diagonale 120 metri con  
paletti delimitazione Figura II 394 Art. 33

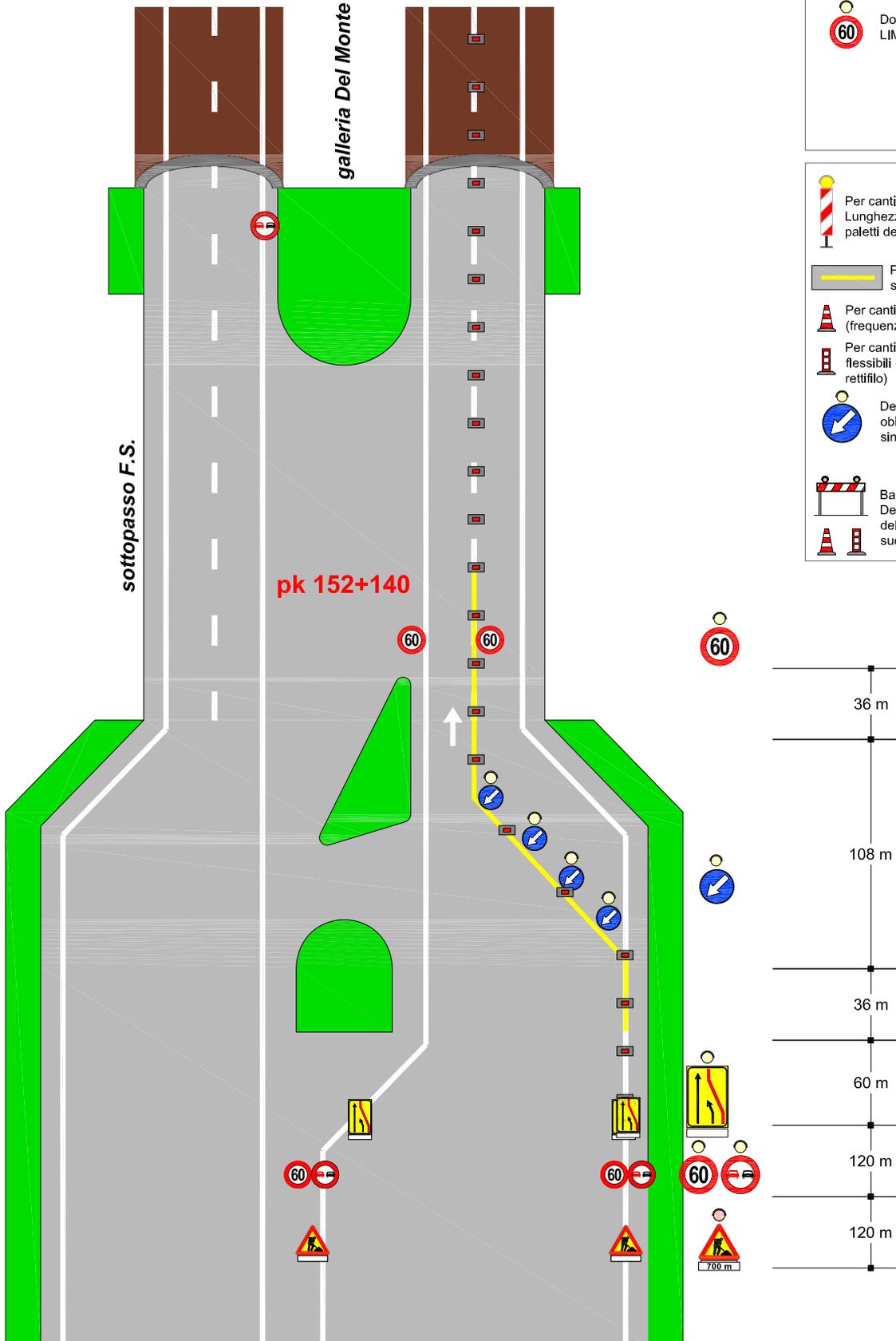
Per cantieri di durata > 7 gg  
segnalatica orizzontale temporanea

Per cantieri di durata ≤ 2 gg coni  
(frequenza 5 m in curva - 12 m in rettilineo)

Per cantieri di durata > 2 gg delineatori  
flessibili (frequenza 5 m in curva - 12 m in  
rettilineo)

Delimitazione del raccordo  
obliquo rafforzato con luci gialle in  
sincrono o a scorrimento

Barriera normale, Coni o  
Delineatori posizionati dopo la  
delimitazione obliqua e ripetuta  
successivamente ogni 1000 m



**piazzale barriera di esazione Confine di Stato**

**TAVOLA 152+140 A**

**Deviazione con doppio  
senso in via Italia ovest  
by-pass**

\* Integrazioni al D.M. 10 luglio 2002



Per spostamento traffico carreggiata opposta (Tavola 2)  
Fig. II 383 Art. 31 LAVORI con pannello integrativo modello II 1 Art. 83 DISTANZA 1500 m



Dopo il raccordo obliquo ripetere il LIMITE DI VELOCITA' ogni 1000 m



Per cantieri di durata > di 7 gg  
Lunghezza diagonale 120 metri con paletti delimitazione Figura II 394 Art. 33



Per cantieri di durata > 7 gg  
segnaletica orizzontale temporanea



Asportazione della segnaletica orizzontale permanente solo per lavori di durata > 7 gg



Per cantieri di durata ≤ 2 gg coni (frequenza 5 m in curva - 12 m in rettilineo)



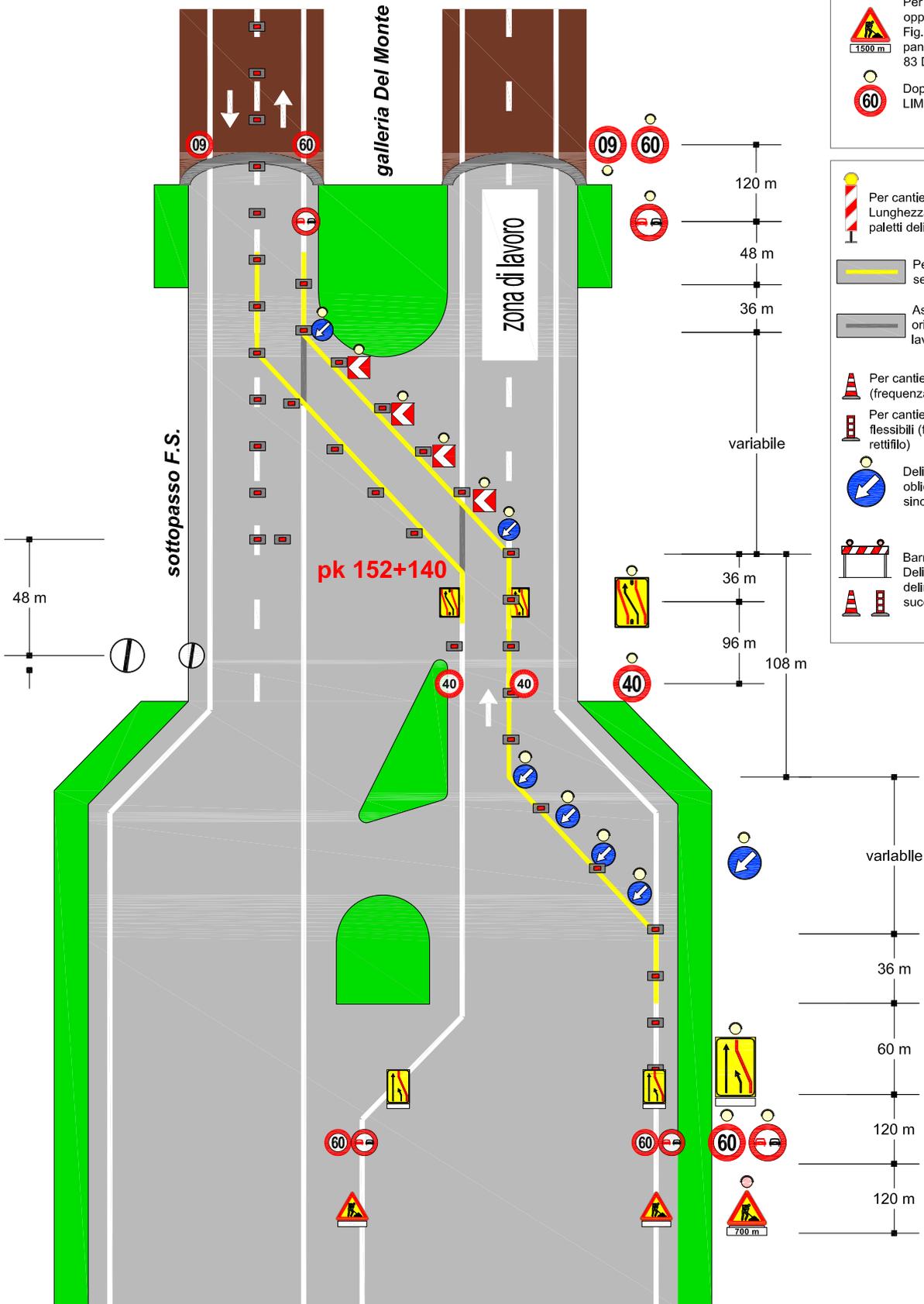
Per cantieri di durata > 2 gg delineatori flessibili (frequenza 5 m in curva - 12 m in rettilineo)



Delimitazione del raccordo obliquo rafforzato con luci gialle in sincrono o a scorrimento



Barriera normale, Coni o Delineatori posizionati dopo la delimitazione obliqua e ripetuta successivamente ogni 1000 m



**piazzale barriera di esazione Confine di Stato**

**TAVOLA 152+140 B**

**Deviazione con doppio  
senso in via Francia  
ovest by-pass**

\* *Integrazioni al D.M. 10 luglio 2002*

 Per spostamento traffico carreggiata opposta (Tavola 2)  
Fig. II 383 Art. 31 LAVORI con pannello integrativo modello II 1 Art. 83 DISTANZA 1500 m

 Dopo il raccordo obliquo ripetere il LIMITE DI VELOCITA' ogni 1000 m

 Per cantieri di durata > di 7 gg  
Lunghezza diagonale 120 metri con paletti delimitazione Figura II 394 Art. 33

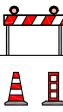
 Per cantieri di durata > 7 gg segnaletica orizzontale temporanea

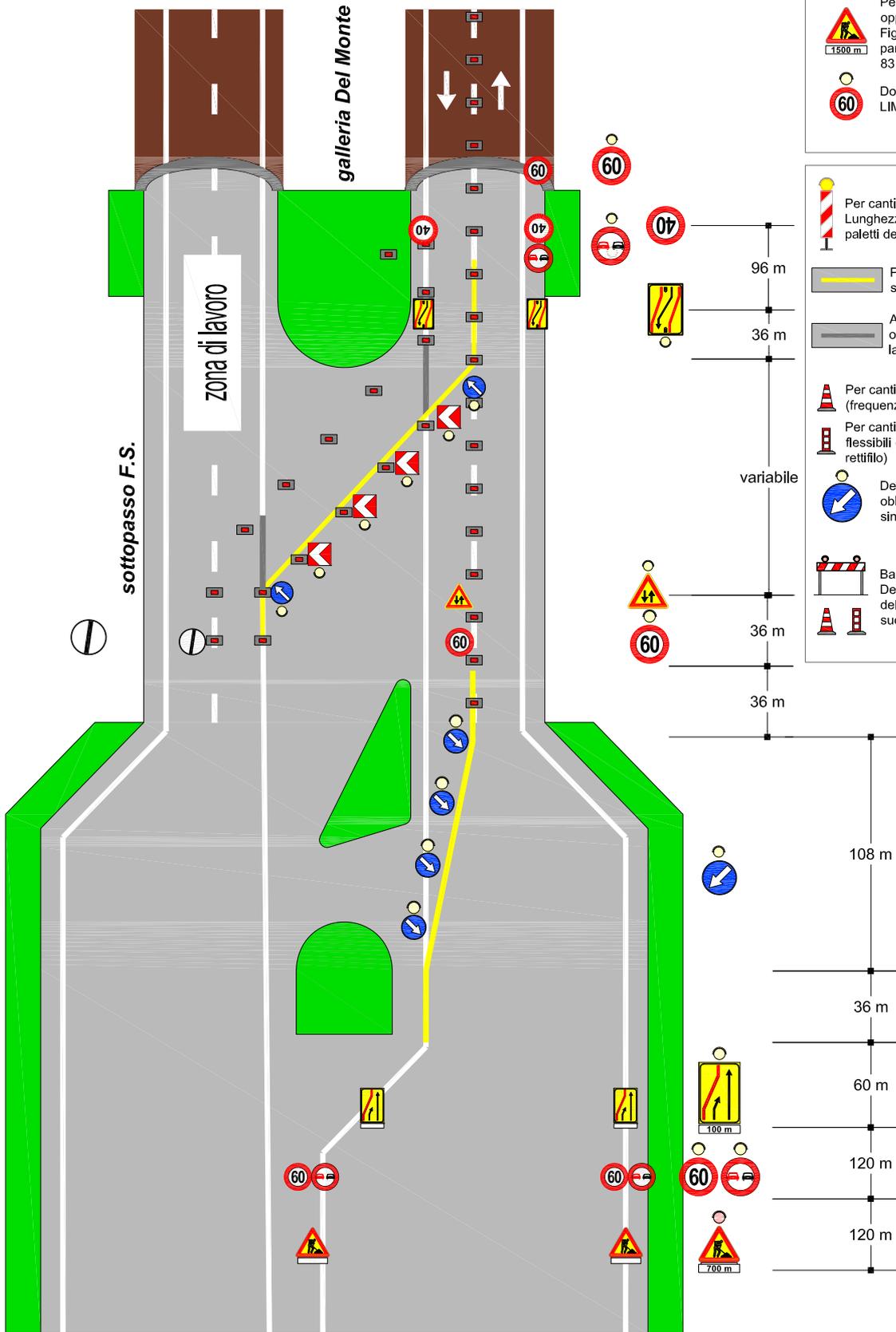
 Asportazione della segnaletica orizzontale permanente solo per lavori di durata > 7 gg

 Per cantieri di durata ≤ 2 gg coni (frequenza 5 m in curva - 12 m in rettilineo)

 Per cantieri di durata > 2 gg delineatori flessibili (frequenza 5 m in curva - 12 m in rettilineo)

 Delimitazione del raccordo obliquo rafforzato con luci gialle in sincrono o a scorrimento

 Barriera normale, Coni o Delineatori posizionati dopo la delimitazione obliqua e ripetuta successivamente ogni 1000 m



**piazzale barriera di esazione Confine di Stato**

**TAVOLA 153+830 A**

**Chiusura della corsia di marcia su carreggiata a tre corsie - galleria S. Bartolomeo (via Francia)**

\* Integrazioni al D.M. 10 luglio 2002



Per spostamento traffico carreggiata opposta (Tavola 2)  
Fig. II 383 Art. 31 LAVORI con pannello integrativo modello II 1 Art. 83 DISTANZA 1500 m



Dopo il raccordo obliquo ripetere il LIMITE DI VELOCITA' (con modello II 5/b2 Art.83 CONTINUA) ogni 1000 m



Per cantieri di durata > di 7 gg  
Lunghezza diagonale 120 metri con paletti delimitazione Figura II 394 Art. 33



Per cantieri di durata > 7 gg segnaletica orizzontale temporanea



Per cantieri di durata ≤ 2 gg coni (frequenza 5 m in curva - 12 m in rettilineo)



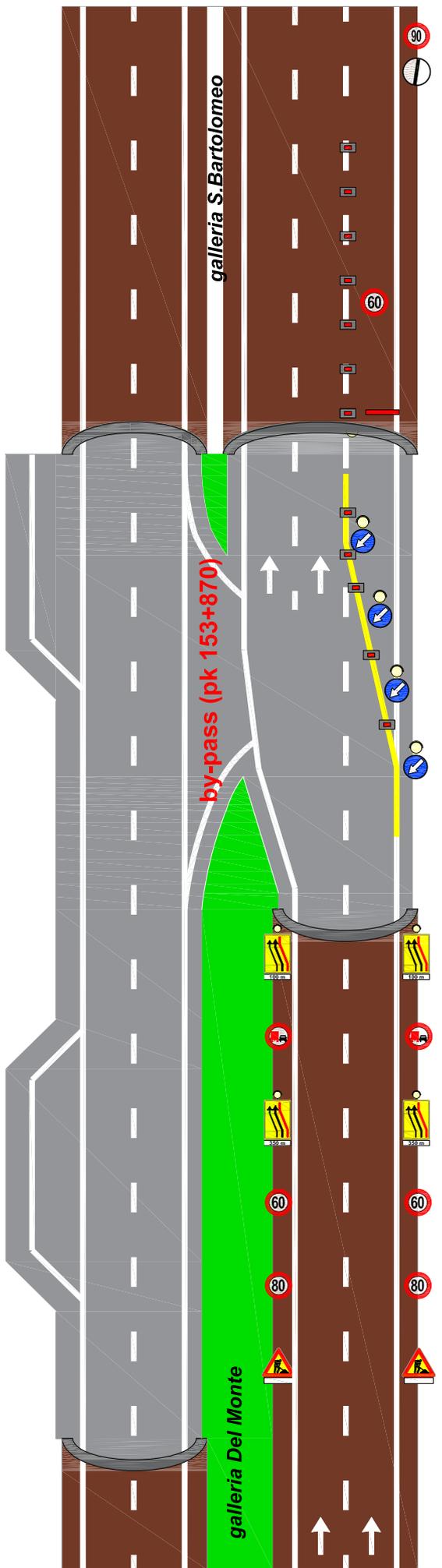
Per cantieri di durata > 2 gg delineatori flessibili (frequenza 5 m in curva - 12 m in rettilineo)



Delimitazione del raccordo obliquo rafforzato con luci gialle in sincrono o a scorrimento



Barriera normale, Coni o Delineatori posizionati dopo la delimitazione obliqua e ripetuta successivamente ogni 1000 m



RIPRISTINO LIMITE DI VELOCITA' ESISTENTE SULLA TRATTA



48 m

5/12 m

5/12 m



variabile



36 m



**pk 153+830**

108 m

36 m

60 m



120 m



120 m



120 m



120 m



120 m



**TAVOLA 153+830 B**

**Chiusura della corsia di sorpasso  
su carreggiata a tre corsie -  
galleria  
S.Bartolomeo (via Francia)**

\* *Integrazioni al D.M. 10 luglio 2002*



Per spostamento traffico carreggiata opposta (Tavola 2)  
Fig. II 383 Art. 31 LAVORI con pannello integrativo modello II 1 Art. 83 DISTANZA 1500 m



Dopo il raccordo obliquo ripetere il LIMITE DI VELOCITA' (con modello II 5/b2 Art.83 CONTINUA) ogni 1000 m



Per cantieri di durata > di 7 gg  
Lunghezza diagonale 120 metri con paletti delimitazione Figura II 394 Art. 33



Per cantieri di durata > 7 gg segnaletica orizzontale temporanea



Per cantieri di durata ≤ 2 gg coni (frequenza 5 m in curva - 12 m in rettilineo)



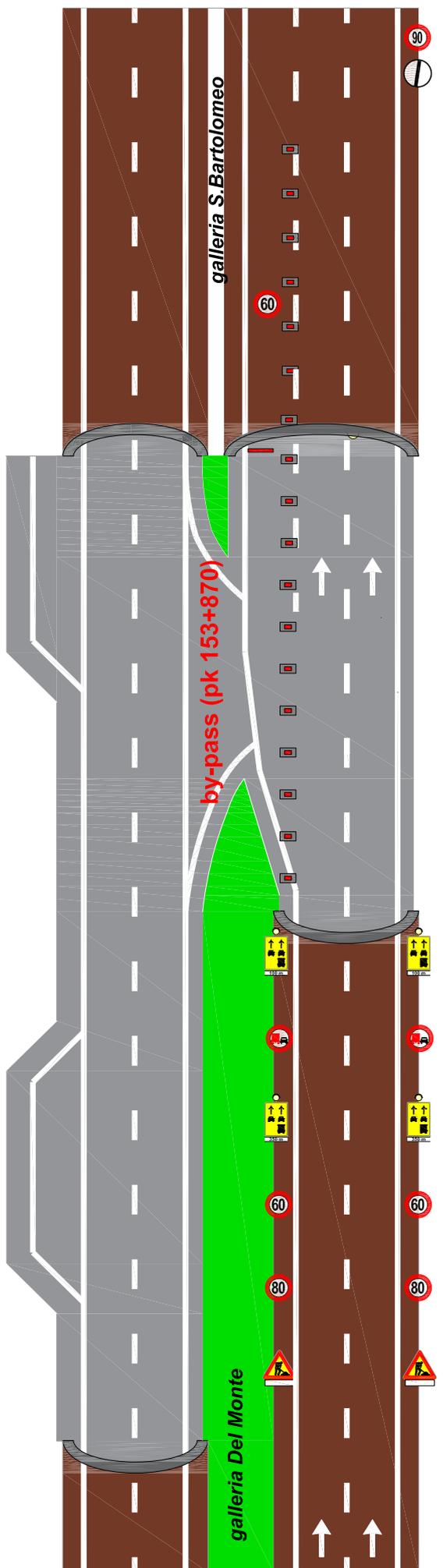
Per cantieri di durata > 2 gg delineatori flessibili (frequenza 5 m in curva - 12 m in rettilineo)



Delimitazione del raccordo obliquo rafforzato con luci gialle in sincrono o a scorrimento



Barriera normale, Coni o Delineatori posizionati dopo la delimitazione obliqua e ripetuta successivamente ogni 1000 m



RIPRISTINO LIMITE DI VELOCITA' ESISTENTE SULLA TRATTA



48 m

5/12 m

5/12 m



variabile



36 m



**pk 153+830**

108 m

36 m

60 m



120 m



120 m



120 m



120 m



120 m



**TAVOLA 153+870 A**

**Deviazione con doppio  
senso in via Italia ovest  
by-pass**

\* *Integrazioni al D.M. 10 luglio 2002*



Per spostamento traffico carreggiata opposta (Tavola 2)  
Fig. II 383 Art. 31 LAVORI con pannello integrativo modello II 1 Art. 83 DISTANZA 1500 m



Dopo il raccordo obliquo ripetere il LIMITE DI VELOCITA' ogni 1000 m



Per cantieri di durata > di 7 gg  
Lunghezza diagonale 120 metri con paletti delimitazione Figura II 394 Art. 33



Per cantieri di durata > 7 gg segnaletica orizzontale temporanea



Asportazione della segnaletica orizzontale permanente solo per lavori di durata > 7 gg



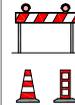
Per cantieri di durata ≤ 2 gg coni (frequenza 5 m in curva - 12 m in rettilineo)



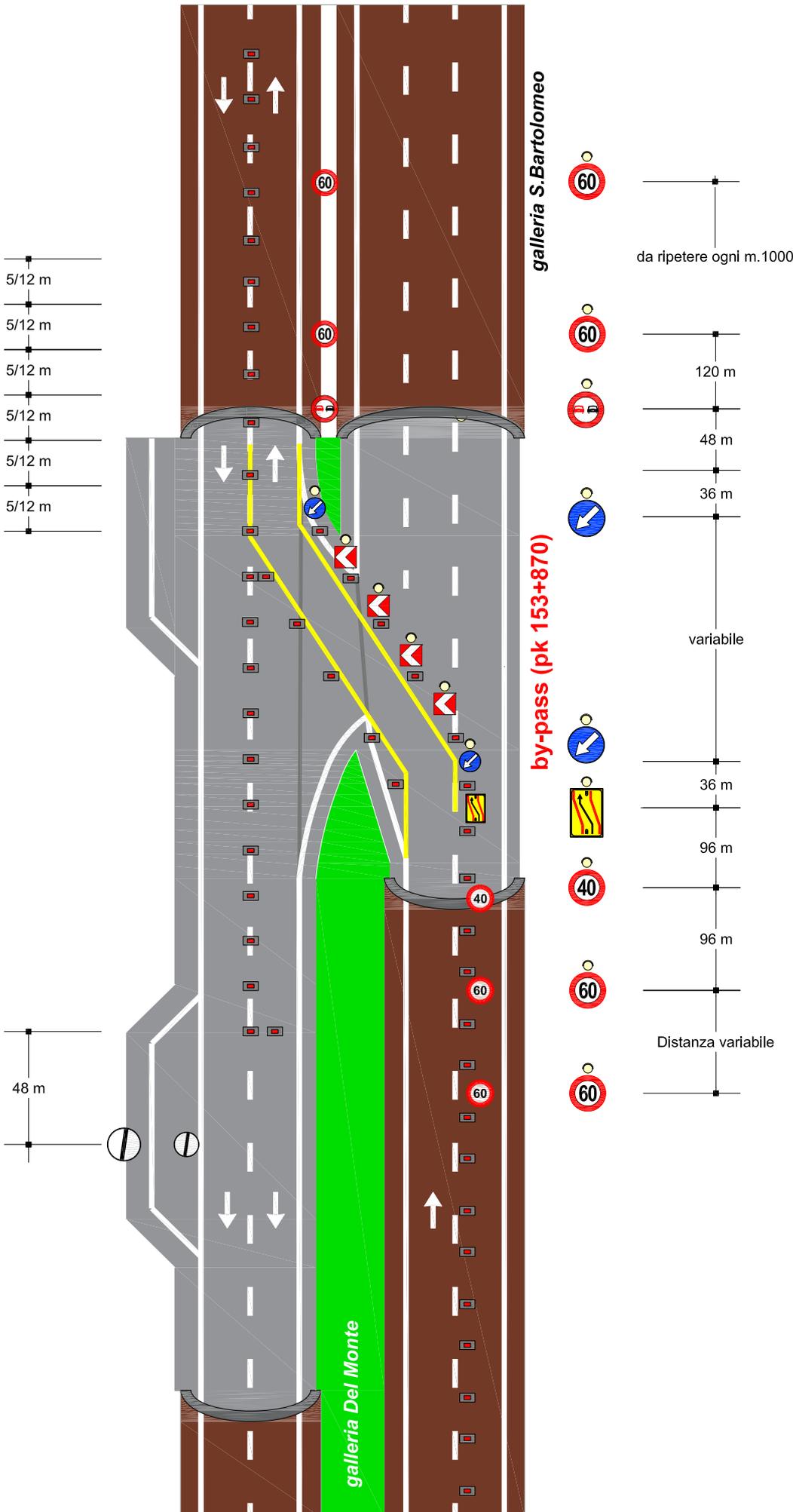
Per cantieri di durata > 2 gg delineatori flessibili (frequenza 5 m in curva - 12 m in rettilineo)



Delimitazione del raccordo obliquo rafforzato con luci gialle in sincrono o a scorrimento



Barriera normale, Coni o Delineatori posizionati dopo la delimitazione obliqua e ripetuta successivamente ogni 1000 m



Distanza variabile

**TAVOLA 153+870 B**

**Deviazione con doppio  
senso in via Francia est  
by-pass**

\* *Integrazioni al D.M. 10 luglio 2002*



Per spostamento traffico carreggiata opposta (Tavola 2)  
Fig. II 383 Art. 31 LAVORI con pannello integrativo modello II 1 Art. 83 DISTANZA 1500 m



Dopo il raccordo obliquo ripetere il LIMITE DI VELOCITA' (con modello II 5/b2 Art.83 CONTINUA) ogni 1000 m



Per cantieri di durata > di 7 gg  
Lunghezza diagonale 120 metri con paletti delimitazione Figura II 394 Art. 33



Per cantieri di durata > 7 gg  
segnaletica orizzontale temporanea



Asportazione della segnaletica orizzontale permanente solo per lavori di durata > 7 gg



Per cantieri di durata ≤ 2 gg coni (frequenza 5 m in curva - 12 m in rettilineo)



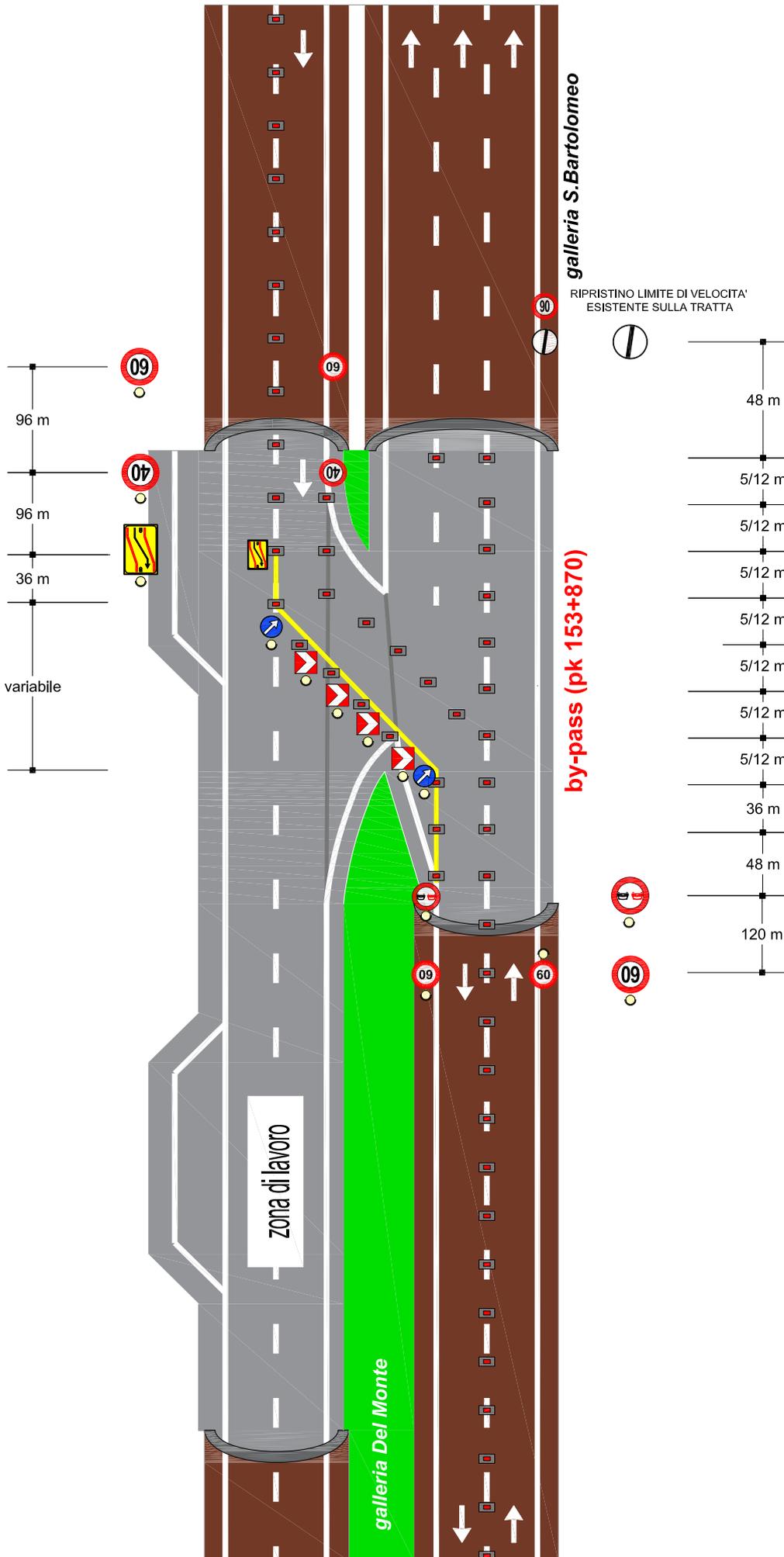
Per cantieri di durata > 2 gg delineatori flessibili (frequenza 5 m in curva - 12 m in rettilineo)



Delimitazione del raccordo obliquo rafforzato con luci gialle in sincrono o a scorrimento



Barriera normale, Coni o Delineatori posizionati dopo la delimitazione obliqua e ripetuta successivamente ogni 1000 m



**TAVOLA 153+870 C**

**Deviazione con doppio  
senso in via Italia est  
by-pass**

\* Integrazioni al D.M. 10 luglio 2002



Per spostamento traffico carreggiata opposta (Tavola 2)  
Fig. II 383 Art. 31 LAVORI con pannello integrativo modello II 1 Art. 83 DISTANZA 1500 m



Dopo il raccordo obliquo ripetere il LIMITE DI VELOCITA' (con modello II 5/b2 Art.83 CONTINUA) ogni 1000 m



Per cantieri di durata > di 7 gg  
Lunghezza diagonale 120 metri con paletti delimitazione Figura II 394 Art. 33



Per cantieri di durata > 7 gg segnaletica orizzontale temporanea



Asportazione della segnaletica orizzontale permanente solo per lavori di durata > 7 gg



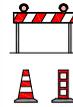
Per cantieri di durata ≤ 2 gg coni (frequenza 5 m in curva - 12 m in rettilineo)



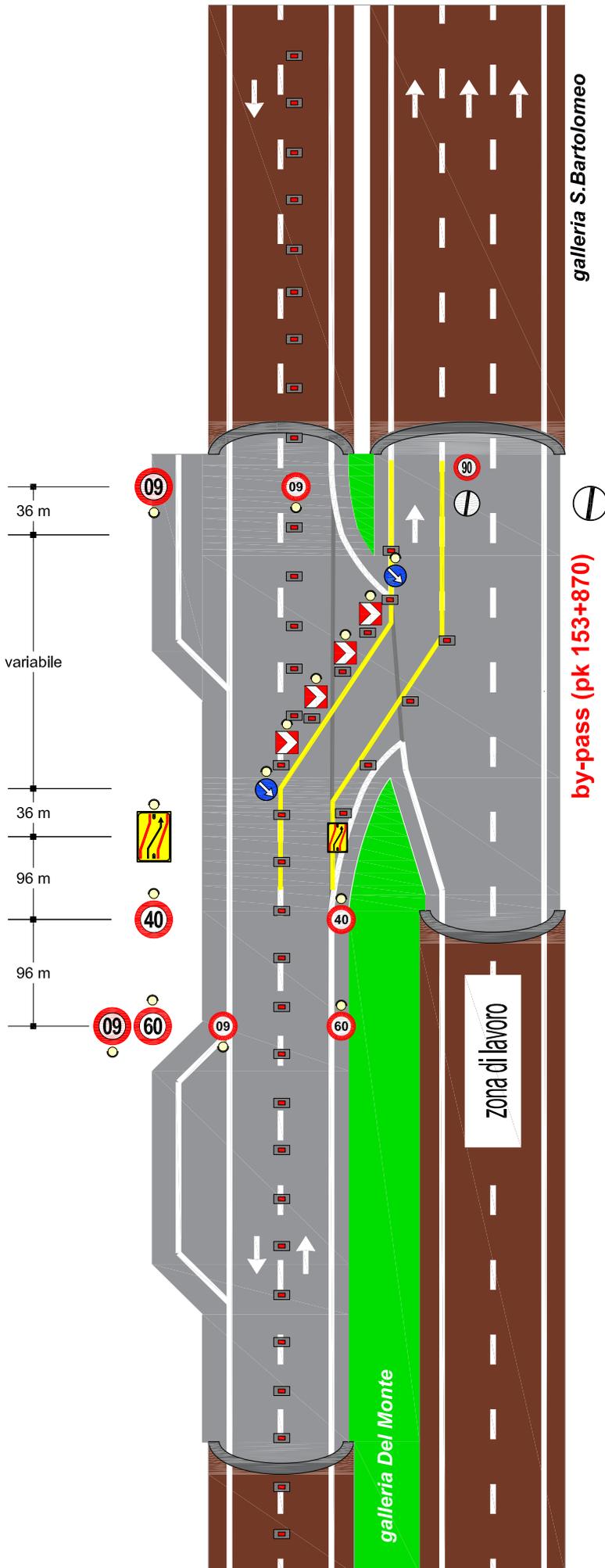
Per cantieri di durata > 2 gg delineatori flessibili (frequenza 5 m in curva - 12 m in rettilineo)



Delimitazione del raccordo obliquo rafforzato con luci gialle in sincrono o a scorrimento



Barriera normale, Coni o Delineatori posizionati dopo la delimitazione obliqua e ripetuta successivamente ogni 1000 m



**TAVOLA 153+870 D**

**Deviazione con doppio  
senso in via Francia  
ovest by-pass**

\* Integrazioni al D.M. 10 luglio 2002



Per spostamento traffico carreggiata opposta (Tavola 2)  
Fig. II 383 Art. 31 LAVORI con pannello integrativo modello II 1 Art. 83 DISTANZA 1500 m



Dopo il raccordo obliquo ripetere il LIMITE DI VELOCITA' (con modello II 5/b2 Art.83 CONTINUA) ogni 1000 m



Per cantieri di durata > di 7 gg  
Lunghezza diagonale 120 metri con paletti delimitazione Figura II 394 Art. 33



Per cantieri di durata > 7 gg  
segnaletica orizzontale temporanea



Asportazione della segnaletica orizzontale permanente solo per lavori di durata > 7 gg



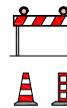
Per cantieri di durata ≤ 2 gg coni (frequenza 5 m in curva - 12 m in rettilineo)



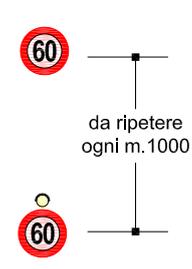
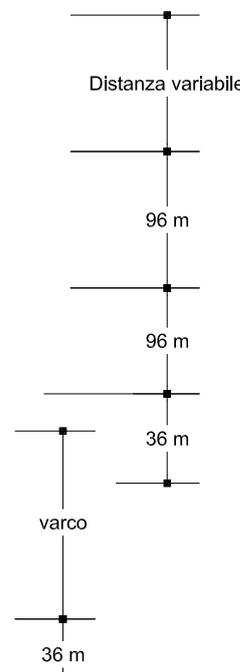
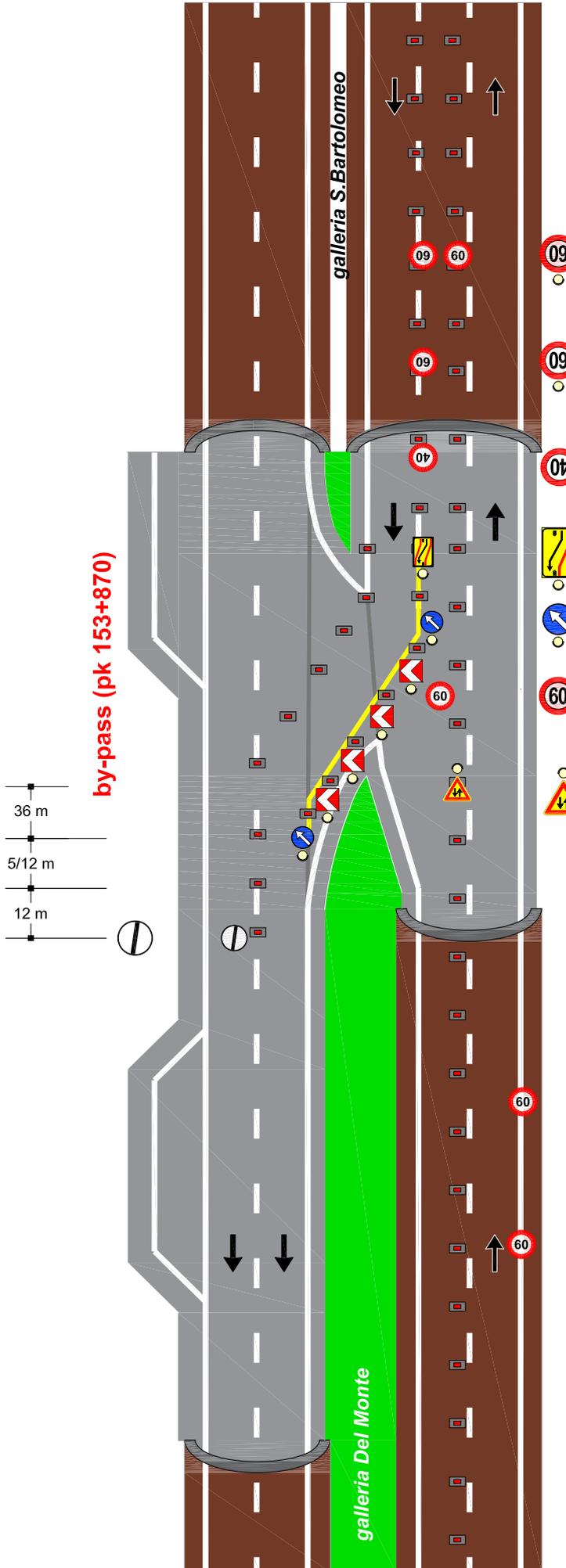
Per cantieri di durata > 2 gg delineatori flessibili (frequenza 5 m in curva - 12 m in rettilineo)



Delimitazione del raccordo obliquo rafforzato con luci gialle in sincrono o a scorrimento



Barriera normale, Coni o Delineatori posizionati dopo la delimitazione obliqua e ripetuta successivamente ogni 1000 m



**TAVOLA 154+850 A**

**Chiusura della corsia di marcia e centrale su carreggiata a tre corsie - ovest galleria S.Bartolomeo (via Francia)**

\* Integrazioni al D.M. 10 luglio 2002



Dopo il raccordo obliquo ripetere il LIMITE DI VELOCITA' ogni 1000 m



Per cantieri di durata > di 7 gg  
Lunghezza diagonale 120 metri con paletti delimitazione Figura II 394 Art. 33



Per cantieri di durata > 7 gg segnaletica orizzontale temporanea



Per cantieri di durata ≤ 2 gg coni (frequenza 5 m in curva - 12 m in rettillo)



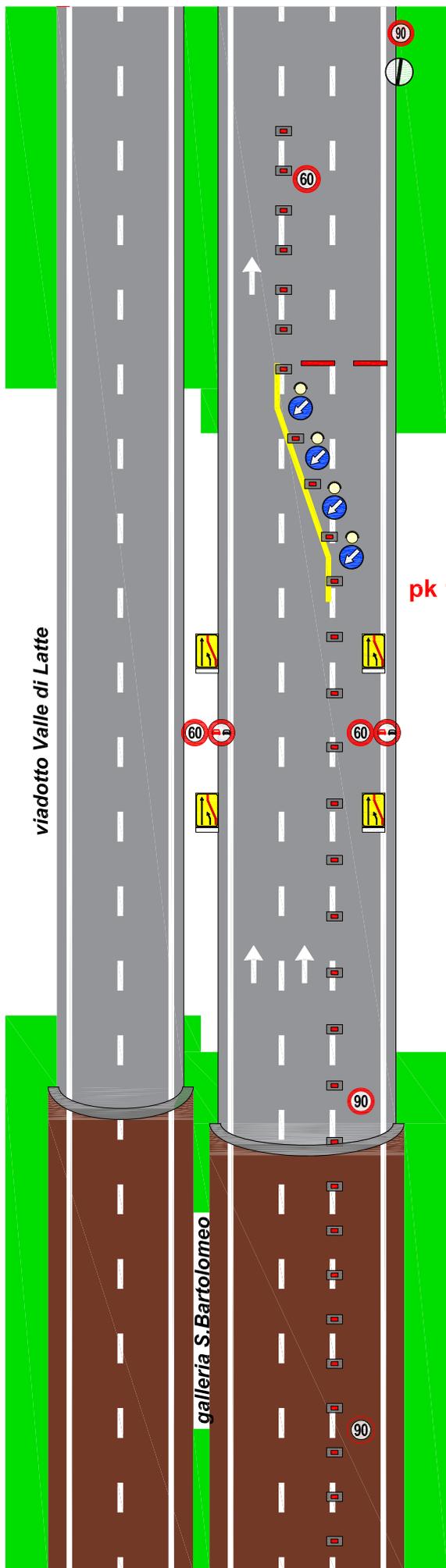
Per cantieri di durata > 2 gg delineatori flessibili (frequenza 5 m in curva - 12 m in rettillo)



Delimitazione del raccordo obliquo rafforzato con luci gialle in sincrono o a scorrimento



Barriera normale, Coni o Delineatori posizionati dopo la delimitazione obliqua e ripetuta successivamente ogni 1000 m



RIPRISTINO LIMITE DI VELOCITA' ESISTENTE SULLA TRATTA



48 m



5/12 m

5/12 m



variabile

36 m

108 m

36 m

60 m

96 m

120 m

pk 154+850



**TAVOLA 154+850 B**

**Chiusura della corsia di sorpasso e centrale su carreggiata a tre corsie - ovest galleria S. Bartolomeo (via Francia)**

\* Integrazioni al D.M. 10 luglio 2002



Dopo il raccordo obliquo ripetere il LIMITE DI VELOCITA' ogni 1000 m



Per cantieri di durata > di 7 gg  
Lunghezza diagonale 120 metri con paletti delimitazione Figura II 394 Art. 33



Per cantieri di durata > 7 gg segnaletica orizzontale temporanea



Per cantieri di durata ≤ 2 gg coni (frequenza 5 m in curva - 12 m in rettilineo)



Per cantieri di durata > 2 gg delineatori flessibili (frequenza 5 m in curva - 12 m in rettilineo)



Delimitazione del raccordo obliquo rafforzato con luci gialle in sincrono o a scorrimento



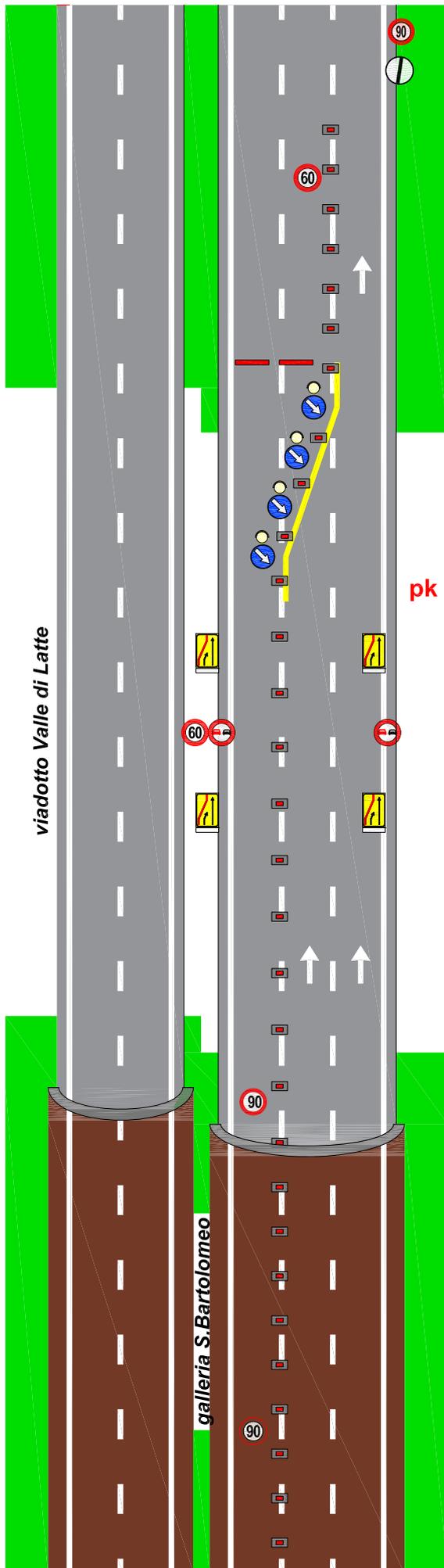
Delimitazione del raccordo obliquo rafforzato con luci gialle in sincrono o a scorrimento



Barriera normale, Coni o Delineatori posizionati dopo la delimitazione obliqua e ripetuta successivamente ogni 1000 m



Barriera normale, Coni o Delineatori posizionati dopo la delimitazione obliqua e ripetuta successivamente ogni 1000 m



RIPRISTINO LIMITE DI VELOCITA' ESISTENTE SULLA TRATTA



48 m



\*

5/12 m

5/12 m



variabile

36 m

108 m

36 m

60 m

96 m

120 m

pk 154+850

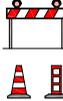


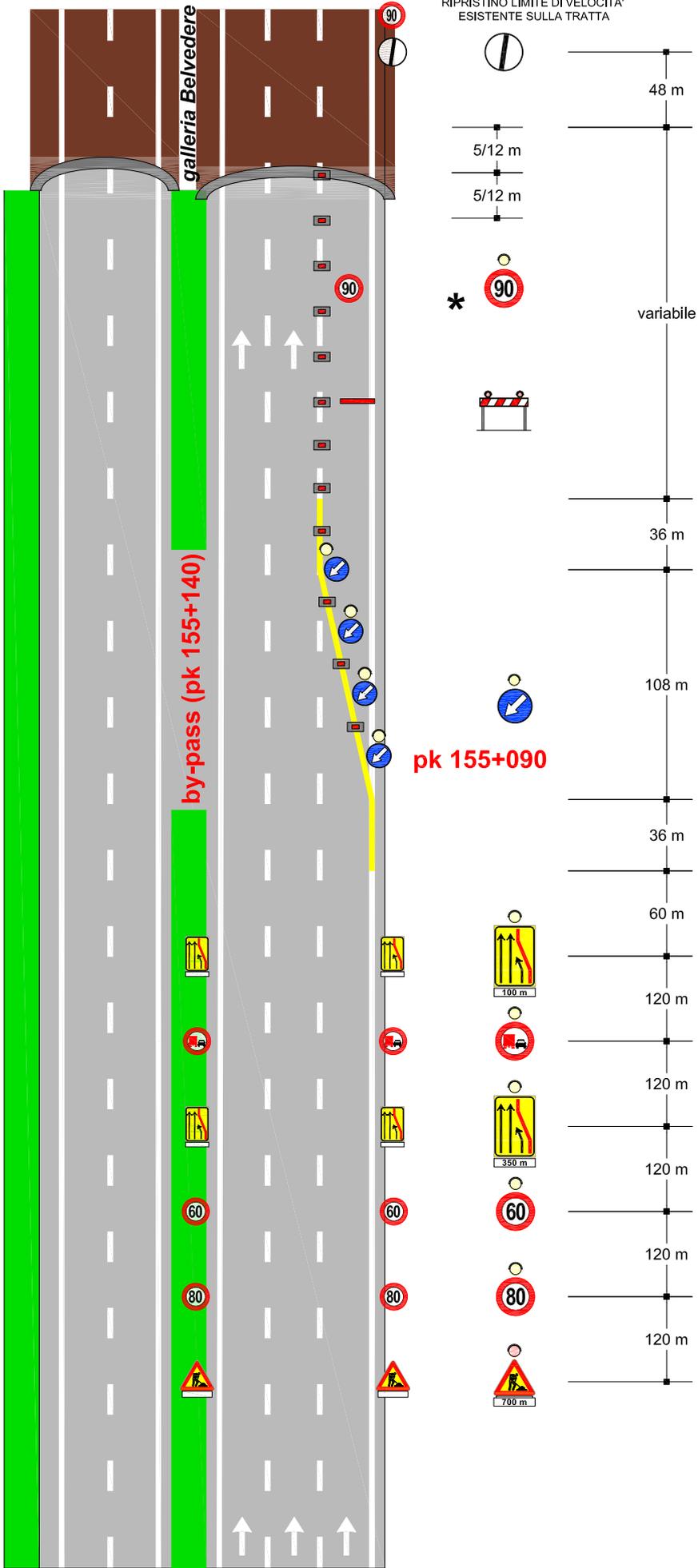
**TAVOLA 155+090 A**

**Chiusura della corsia di marcia su carreggiata a tre corsie**

\* Integrazioni al D.M. 10 luglio 2002

 Dopo il raccordo obliquo ripetere il LIMITE DI VELOCITA' ogni 1000 m

-  Per cantieri di durata > 7 gg segnaletica orizzontale temporanea
-  Per cantieri di durata ≤ 2 gg coni (frequenza 5 m in curva - 12 m in rettilineo)
-  Per cantieri di durata > 2 gg delineatori flessibili (frequenza 5 m in curva - 12 m in rettilineo)
-  Delimitazione del raccordo obliquo rafforzato con luci gialle in sincrono o a scorrimento
-  Barriera normale, Coni o Delineatori posizionati dopo la delimitazione obliqua e ripetuta successivamente ogni 1000 m



RIPRISTINO LIMITE DI VELOCITA' ESISTENTE SULLA TRATTA



5/12 m

5/12 m

\*



pk 155+090



100 m



350 m



700 m

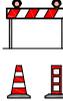


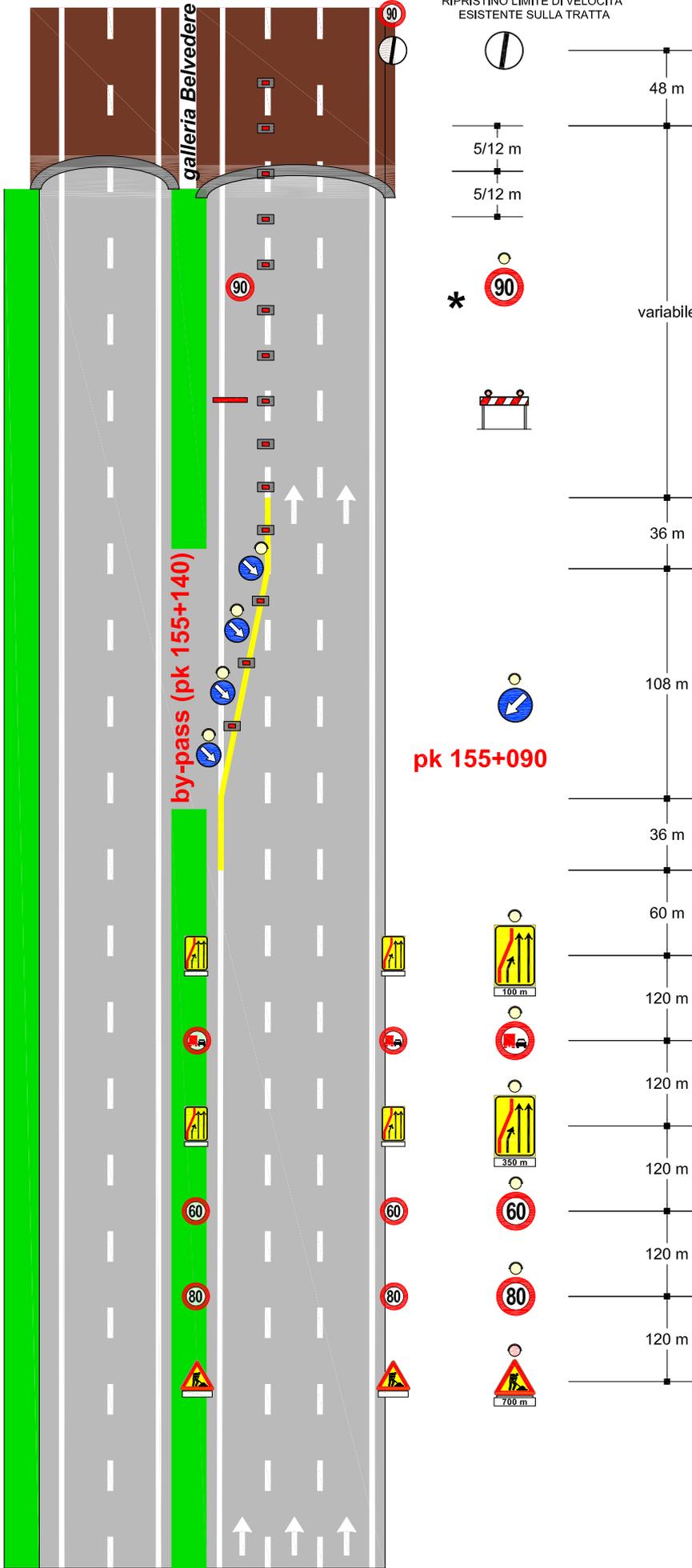
**TAVOLA 155+090 B**

**Chiusura della corsia di sorpasso su carreggiata a tre corsie**

\* Integrazioni al D.M. 10 luglio 2002

 Dopo il raccordo obliquo ripetere il LIMITE DI VELOCITA' ogni 1000 m

-  Per cantieri di durata > 7 gg segnaletica orizzontale temporanea
-  Per cantieri di durata ≤ 2 gg coni (frequenza 5 m in curva - 12 m in rettilineo)
-  Per cantieri di durata > 2 gg delineatori flessibili (frequenza 5 m in curva - 12 m in rettilineo)
-  Delimitazione del raccordo obliquo rafforzato con luci gialle in sincrono o a scorrimento
-  Barriera normale, Coni o Delineatori posizionati dopo la delimitazione obliqua e ripetuta successivamente ogni 1000 m



RIPRISTINO LIMITE DI VELOCITA' ESISTENTE SULLA TRATTA



5/12 m

5/12 m

\*



pk 155+090

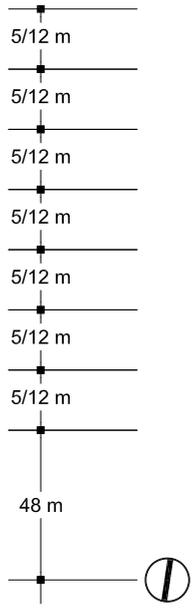
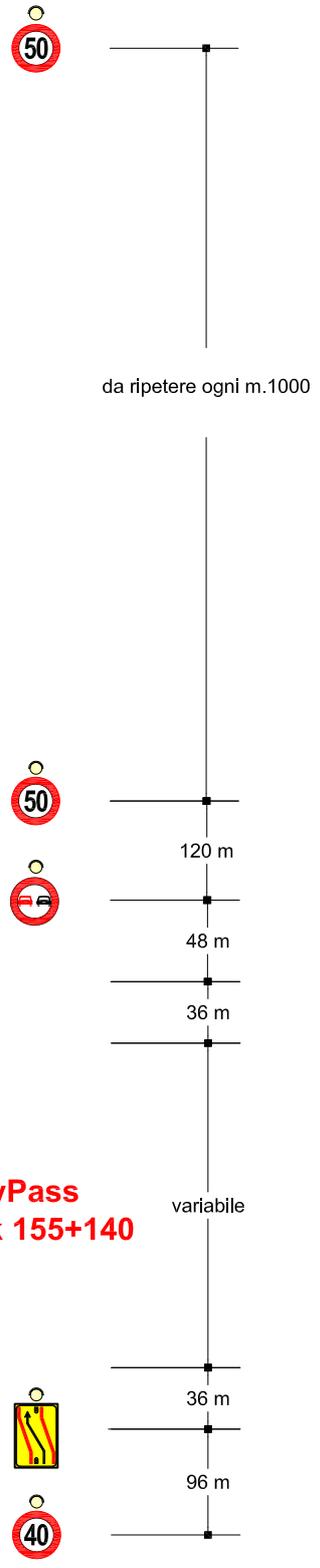
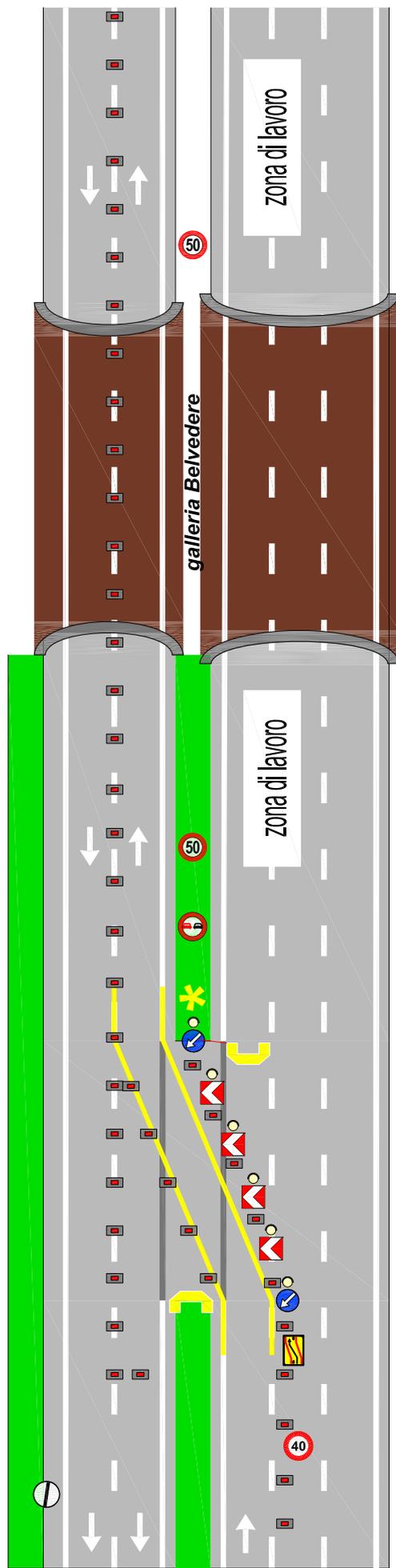


**TAVOLA BY-PASS  
155+140 A**  
**Deviazione con doppio  
senso in via Italia ovest  
by-pass**

\* Integrazioni al D.M. 10 luglio 2002

 Limite dettato dal Codice della Strada in vigore in Francia in A8 Escota. Dopo il raccordo obliquo ripetere il LIMITE DI VELOCITA' ogni 1000 m

-  Per cantieri di durata > 7 gg segnaletica orizzontale temporanea
-  Asportazione della segnaletica orizzontale permanente solo per lavori di durata > 7 gg
-  Per cantieri di durata ≤ 2 gg coni (frequenza 5 m in curva - 12 m in rettillo)
-  Per cantieri di durata > 2 gg delineatori flessibili (frequenza 5 m in curva - 12 m in rettillo)
-  Delimitazione del raccordo obliquo rafforzato con luci gialle in sincrono o a scorrimento
-  Barriera normale, Coni o Delineatori posizionati dopo la delimitazione obliqua e ripetuta successivamente ogni 1000 m
-  Illuminazione mediante torre faro con cilindro gonfiabile > 40.000 lm
-  Protezione terminale flessibile per varchi di tipologia Cmr (SAB)



RIPRISTINO LIMITE DI VELOCITA' ESISTENTE SULLA TRATTA

**TAVOLA BY-PASS  
155+140 B**

**Deviazione con doppio  
senso in via Francia est  
by-pass**

\* Integrazioni al D.M. 10 luglio 2002



Dopo il raccordo obliquo ripetere il LIMITE DI VELOCITA' ogni 1000 m



Limite dettato dal Codice della Strada in vigore in Francia in A8 Escota. Dopo il raccordo obliquo ripetere il LIMITE DI VELOCITA' ogni 1000 m

Per cantieri di durata > 7 gg segnaletica orizzontale temporanea

Asportazione della segnaletica orizzontale permanente solo per lavori di durata > 7 gg

Per cantieri di durata ≤ 2 gg coni (frequenza 5 m in curva - 12 m in rettilineo)

Per cantieri di durata > 2 gg delineatori flessibili (frequenza 5 m in curva - 12 m in rettilineo)



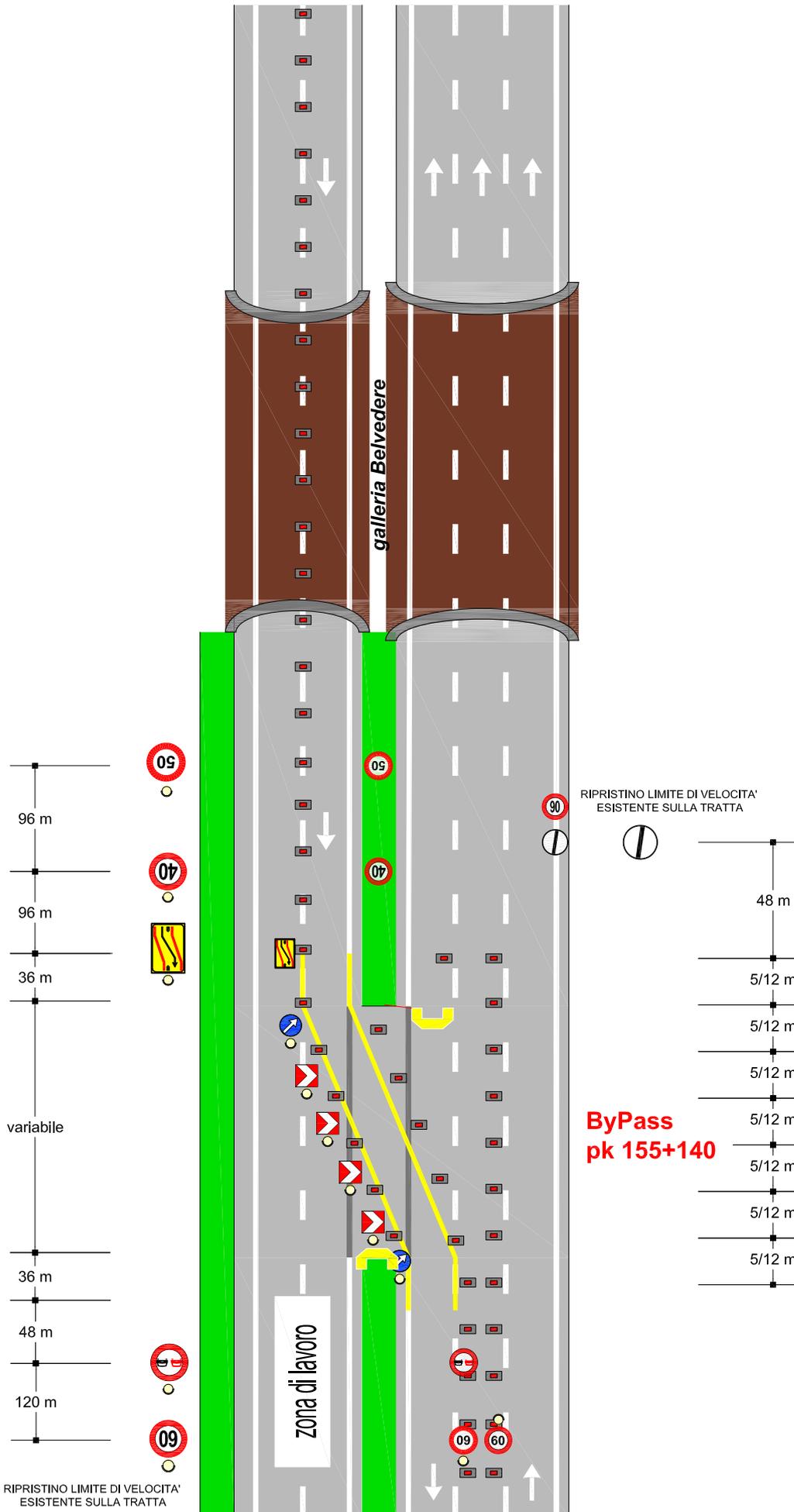
Delimitazione del raccordo obliquo rafforzato con luci gialle in sincrono o a scorrimento



Barriera normale, Coni o Delineatori posizionati dopo la delimitazione obliqua e ripetuta successivamente ogni 1000 m



Protezione terminale flessibile per varchi di tipologia Cmr (SAB)



**ByPass  
pk 155+140**

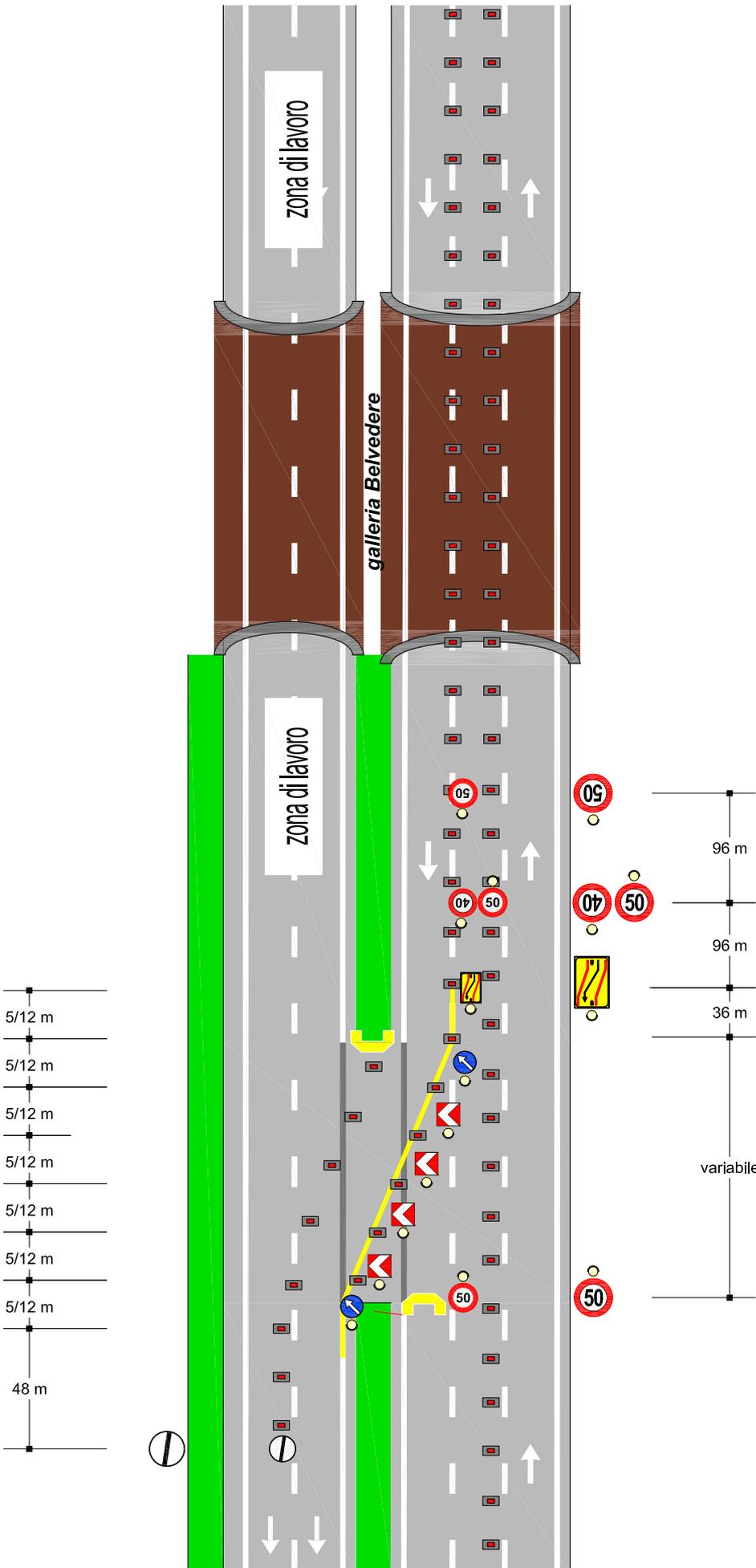
**TAVOLA BY-PASS  
155+140 C**

**Deviazione con doppio  
senso in via Francia  
ovest by-pass**

\* Integrazioni al D.M. 10 luglio 2002

Limite dettato dal Codice della Strada in vigore in Francia in A8 Escota. Dopo il raccordo obliquo ripetere il LIMITE DI VELOCITA' ogni 1000 m

- Per cantieri di durata > 7 gg segnaletica orizzontale temporanea
- Asportazione della segnaletica orizzontale permanente solo per lavori di durata > 7 gg
- Per cantieri di durata ≤ 2 gg coni (frequenza 5 m in curva - 12 m in rettillo)
- Per cantieri di durata > 2 gg delineatori flessibili (frequenza 5 m in curva - 12 m in rettillo)
- Delimitazione del raccordo obliquo rafforzato con luci gialle in sincrono o a scorrimento
- Barriera normale, Coni o Delineatori posizionati dopo la delimitazione obliqua e ripetuta successivamente ogni 1000 m
- Protezione terminale flessibile per varchi di tipologia Cmr (SAB)



RIPRISTINO LIMITE DI VELOCITA'  
ESISTENTE SULLA TRATTA

**TAVOLA BY-PASS  
155+140 D**

**Deviazione con doppio  
senso in via Italia est  
by-pass**

\* Integrazioni al D.M. 10 luglio 2002

Limite dettato dal Codice della Strada in vigore in Francia in A8 Escota. Dopo il raccordo obliquo ripetere il LIMITE DI VELOCITA' ogni 1000 m

- Per cantieri di durata > 7 gg segnaletica orizzontale temporanea
- Asportazione della segnaletica orizzontale permanente solo per lavori di durata > 7 gg
- Per cantieri di durata ≤ 2 gg coni (frequenza 5 m in curva - 12 m in rettillo)
- Per cantieri di durata > 2 gg delineatori flessibili (frequenza 5 m in curva - 12 m in rettillo)
- Delimitazione del raccordo obliquo rafforzato con luci gialle in sincrono o a scorrimento
- Barriera normale, Coni o Delineatori posizionati dopo la delimitazione obliqua e ripetuta successivamente ogni 1000 m
- Protezione terminale flessibile per varchi di tipologia Cmr (SAB)

RIPRISTINO LIMITE DI VELOCITA'  
ESISTENTE SULLA TRATTA

