



**Università degli Studi di Trieste**  
**Dipartimento di Ingegneria e Architettura**  
**Corso Laurea Triennale: Ingegneria Civile e Ambientale**  
**Insegnamento: Principi di Infrastrutture Viarie (cod. 239MI)**



## **Lezione 04: Distanze di visibilità**

**Roberto Roberti**

**Tel.: 040 558 3588**

**E-mail: roberto.roberti@dia.units.it**

**Anno accademico 2026/2027**



# Obiettivi e Sommario

## Obiettivi Lezione 04

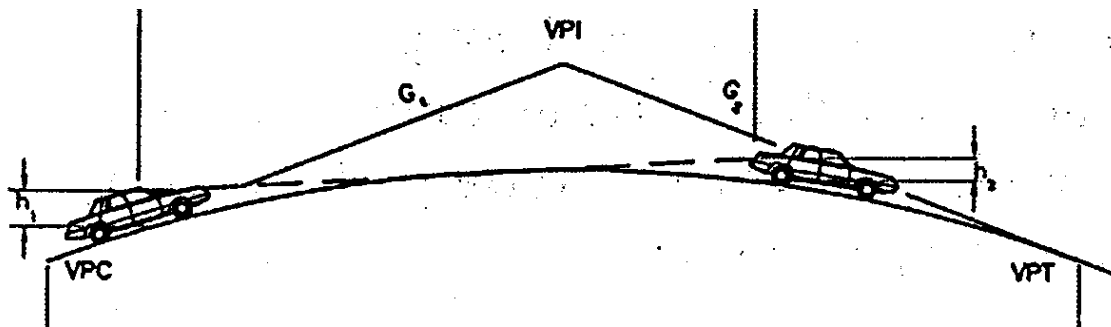
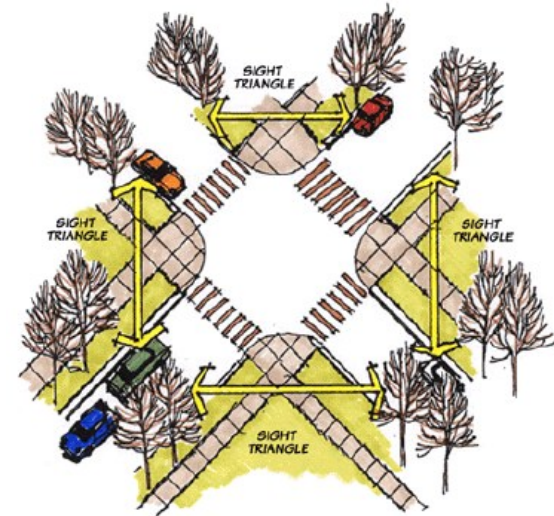
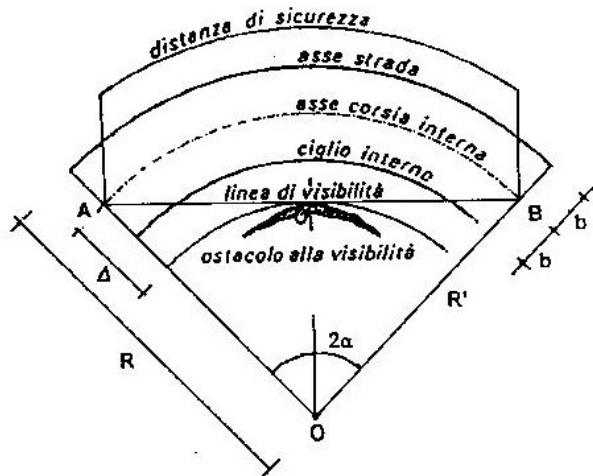
- Definire le distanze di visibilità;
- Utilizzo distanze di visibilità nella progettazione stradale.

## Sommario Lezione 04

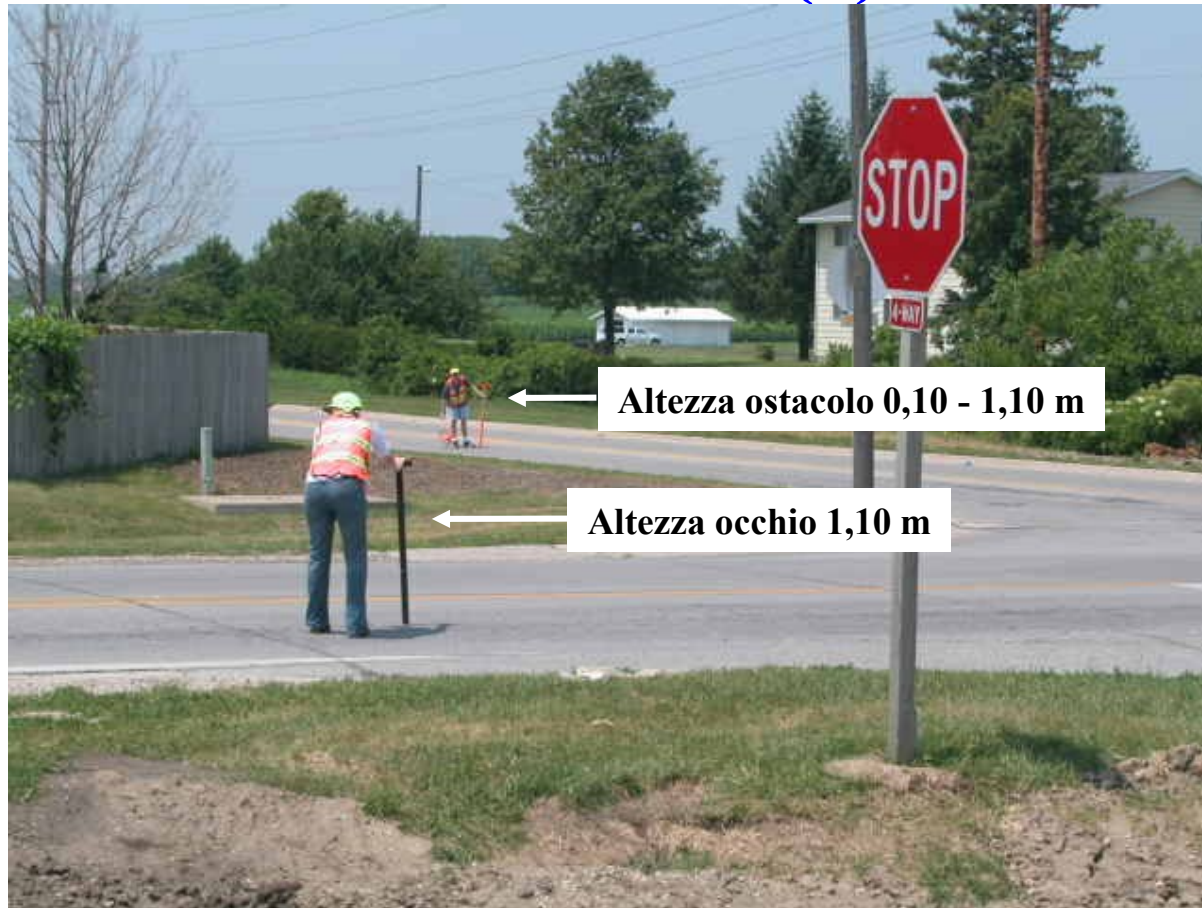
- VISUALI LIBERE;
- DISTANZE DI VISIBILITÀ:
  - distanza di visibilità per l'arresto;
  - distanza di visibilità per il sorpasso;
  - distanza di visibilità per la manovra del cambio di corsia.

# Visuali libere (1)

Per distanza di visuale libera si intende la lunghezza del tratto di strada che il conducente riesce a vedere davanti a sé senza considerare l'influenza del traffico, delle condizioni atmosferiche e di illuminazione della strada.



## Visuali libere (2)

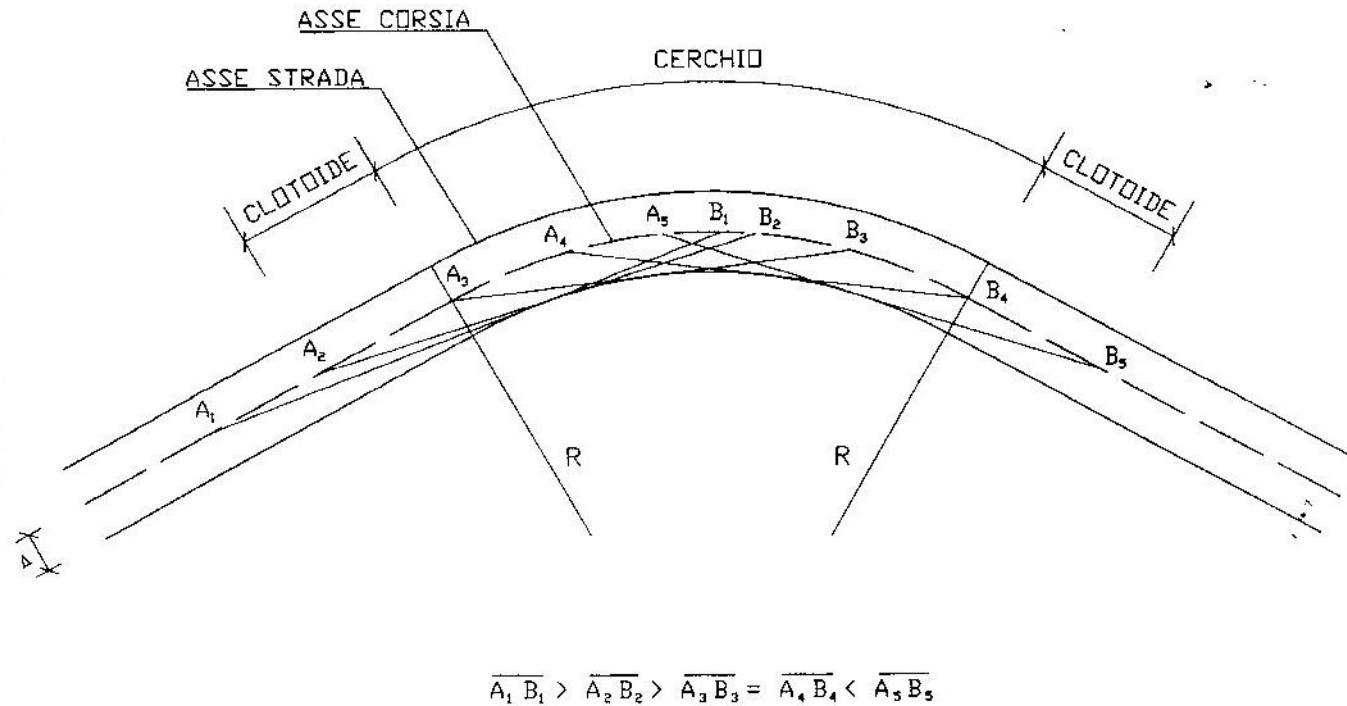


**La visuale libera si valuta considerando l'occhio ad un'altezza di 1,10 m, l'ostacolo fisso con un'altezza di 0,10 m, l'ostacolo mobile con un'altezza di 1,10 m**

# Visuali libere (3)



# I diagrammi di visibilità



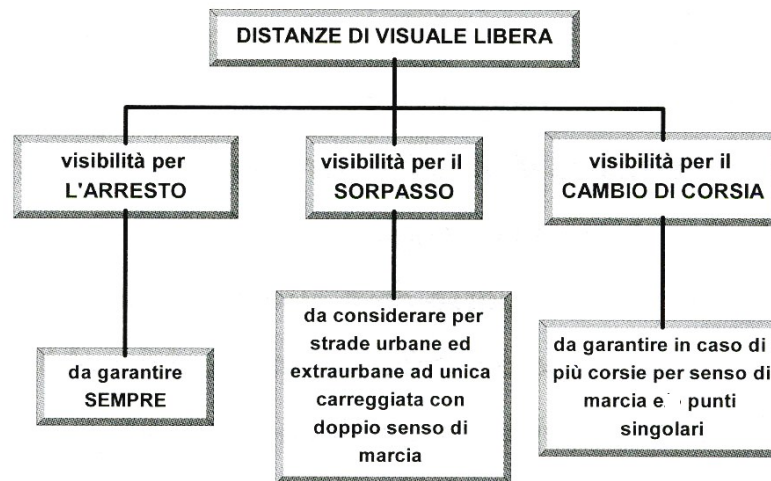
# Distanze di visibilità

Lungo il tracciato stradale la distanza di visuale libera (DVL) deve essere confrontata, in fase di progettazione ed a seconda dei casi con le seguenti distanze:

**DISTANZA DI VISIBILITÀ PER L'ARRESTO**, che è pari allo spazio minimo necessario perché un conducente possa arrestare il veicolo in condizione di sicurezza davanti ad un ostacolo imprevisto.

**DISTANZA DI VISIBILITÀ PER IL SORPASSO**, che è pari alla lunghezza del tratto di strada occorrente per compiere una manovra di completo sorpasso in sicurezza, quando non si possa escludere l'arrivo di un veicolo in senso opposto.

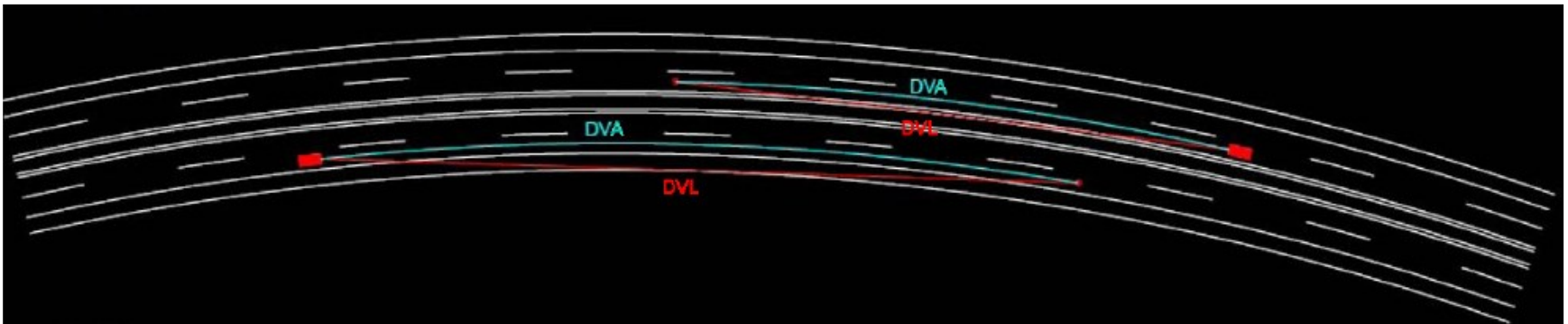
**DISTANZA DI VISIBILITÀ PER LA MANOVRA DI CAMBIAMENTO DI CORSIA**, che è pari alla lunghezza del tratto di strada occorrente per il passaggio da una corsia a quella ad essa adiacente nella manovra di deviazione in corrispondenza a punti singolari (incroci, uscite, ecc.).



# Distanze di visibilità per l'arresto (1)

**DISTANZA DI VISIBILITÀ PER L'ARRESTO (DVA, sul DM 05/11/2001 indicata con  $D_A$ ), è pari allo spazio minimo necessario perché un conducente possa arrestare il veicolo in condizione di sicurezza davanti ad un ostacolo imprevisto.**

**$DVL \geq DVA$  sempre, per tutte le strade e per tutti i punti della strada**



# Distanza di visibilità per l'arresto (2)

La distanza di visibilità per l'arresto ( $D_A$ ) è la distanza fondamentale per la sicurezza stradale. E' la distanza minima che un utente deve essere in grado di vedere davanti a se per identificare eventuali pericoli ed effettuare una manovra di arresto.

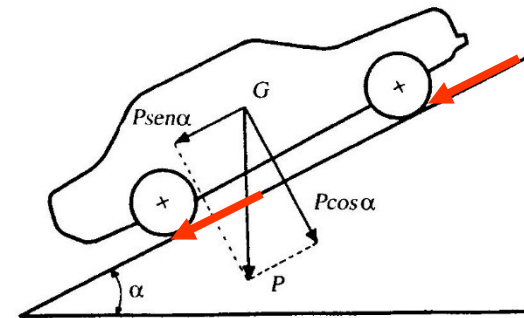
$D_A$  è la somma della distanza di percezione e reazione ( $D_1$ ) e della distanza di frenatura ( $D_2$ ).

$$D_A = D_1 + D_2$$

$$R = m \cdot g \cdot \underbrace{(\cos \alpha)}_{\cong 1} \cdot f_l \pm m \cdot g \cdot \underbrace{(\sin \alpha)}_{\cong \tan \alpha = i} + R_a + m \cdot r_0 = \beta \cdot m \cdot a$$

$$ds = v \cdot dt = v \cdot \frac{dv}{a} = \frac{\beta \cdot v}{g \cdot [f_l \pm i] + \frac{R_a}{m} + r_0} \cdot dv$$

$$D_2 = - \frac{1}{3,6^2} \cdot \int_{v_0}^{v_1=0} \frac{\beta \cdot V}{g \cdot \left[ f_l(V) \pm \frac{i(\%)}{100} \right] + \frac{R_a(V)}{m} + r_0(V)} \cdot dV$$



# Distanza di visibilità per l'arresto (3)

$$D_2 = - \frac{1}{3,6^2} \cdot \int_{V_0}^{V_1=0} \frac{\beta \cdot V}{g \cdot \left[ f_1 (V) \pm \frac{i(\%)}{100} \right] + \frac{R_a(V)}{m} + r_0 (V)} \cdot dV$$

$V_0$  velocità del veicolo all'inizio della frenatura, pari alla velocità di progetto desunta puntualmente dal diagramma delle velocità.

Valori utilizzati nella normativa italiana.

$$R_a = \frac{1}{2 \cdot 3,6^2} \cdot \rho \cdot C_x \cdot S \cdot V^2$$

$$\frac{R_a}{m} = 2,61 \cdot 10^{-5} \cdot V^2 \quad [\text{N/kg}]$$

$$\rho = 1,15 \text{ kg/m}^3; C_x = 0,35; S = 2,1 \text{ m}^2;$$

$$r_0 = 0 \text{ si trascura } (\cong 0,2 \text{ N/kg})$$

$$m = 1250 \text{ kg, massa del veicolo}$$

$$\text{Coefficiente inerzia masse rotanti } \beta = 1$$

# Distanza di visibilità per l'arresto (4)

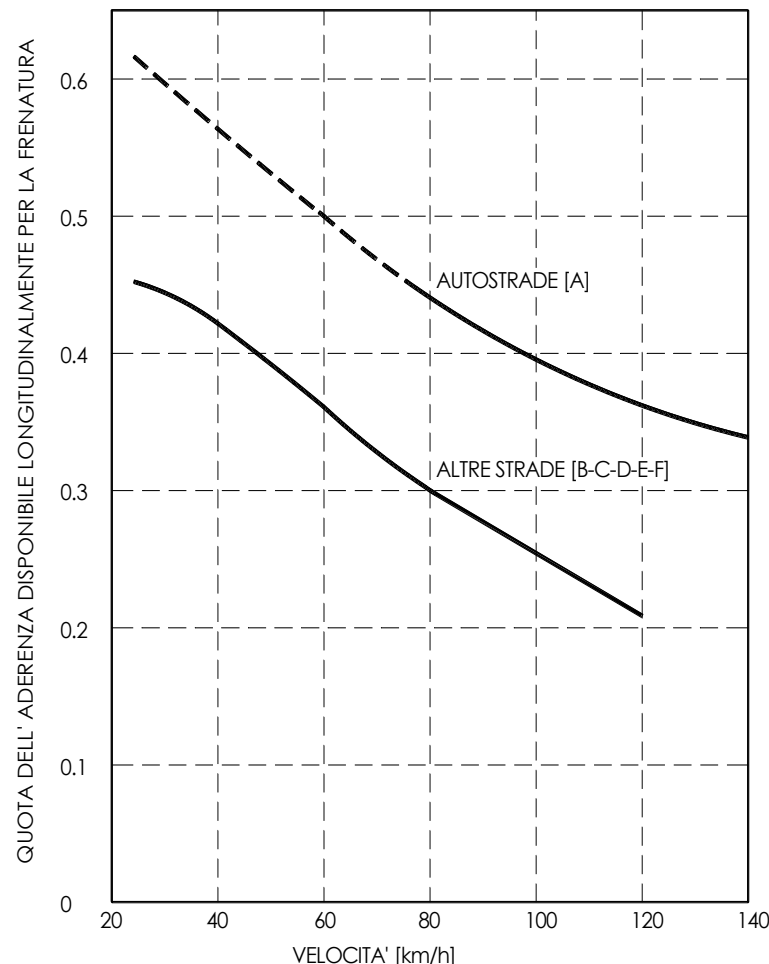
$$D_2 = -\frac{1}{3,6^2} \cdot \int_{V_0}^{V_1=0} \frac{V}{g \cdot \left[ f_l(V) \pm \frac{i(\%)}{100} \right] + \frac{R_a(V)}{m} + r_0(V)} \cdot dV$$

| VELOCITA'<br>km/h     | 25   | 40   | 60   | 80   | 100  | 120  | 140  |
|-----------------------|------|------|------|------|------|------|------|
| $f_l$<br>Autostrade   | -    | -    | -    | 0.44 | 0.40 | 0.36 | 0.34 |
| $f_l$<br>Altre strade | 0,45 | 0.43 | 0.35 | 0.30 | 0.25 | 0.21 | -    |

$f_l$  indicato in tabella è circa 85%, 90% e 95% dell'aderenza longitudinale massima disponibile  $f_{l,max}$ , rispettivamente per strade urbane, extraurbane e autostrade.

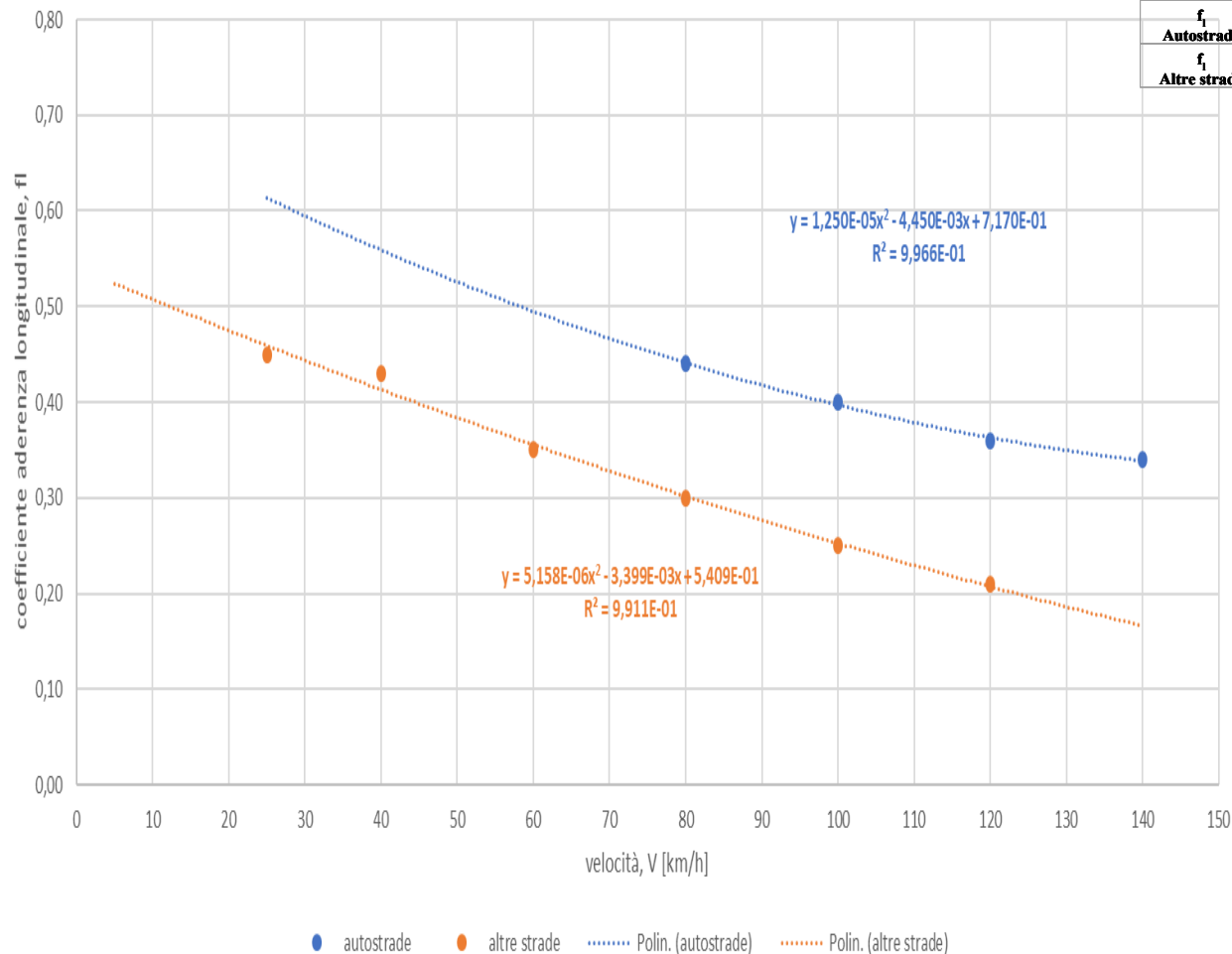
Tali valori sono compatibili anche con superficie stradale leggermente bagnata (spessore del velo idrico di 0,5 mm)

La velocità considerata è quella di progetto desunta dal diagramma di velocità

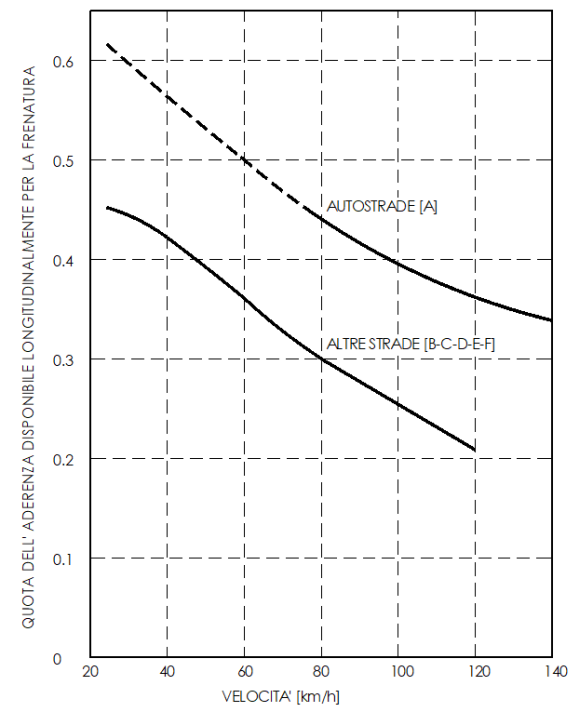


# Distanza di visibilità per l'arresto (5)

Curve quadratiche del coefficiente di aderenza longitudinale

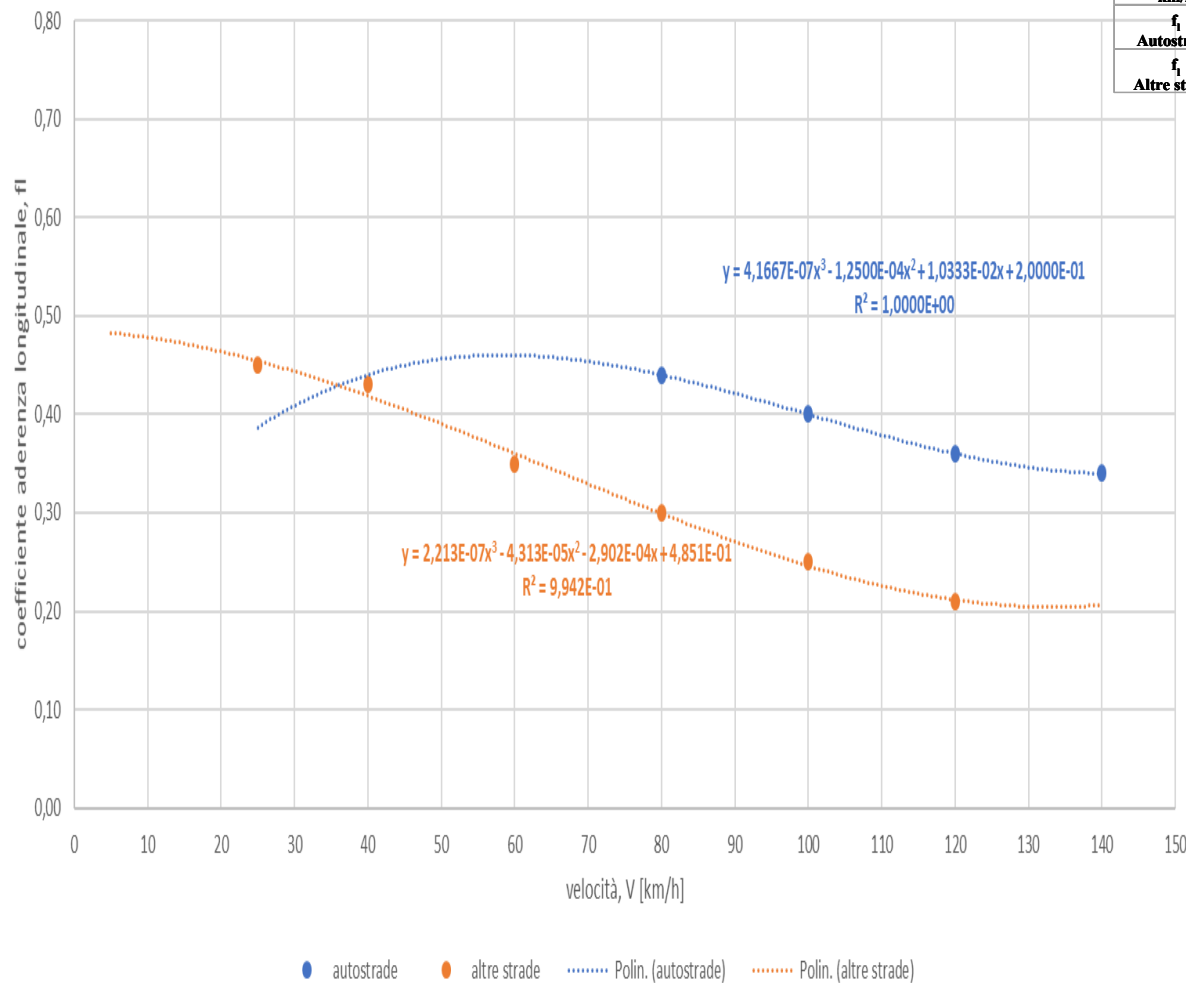


| VELOCITA' km/h        | 25   | 40   | 60   | 80   | 100  | 120  | 140  |
|-----------------------|------|------|------|------|------|------|------|
| $f_l$<br>Autostrade   | -    | -    | -    | 0.44 | 0.40 | 0.36 | 0.34 |
| $f_l$<br>Altre strade | 0.45 | 0.43 | 0.35 | 0.30 | 0.25 | 0.21 | -    |

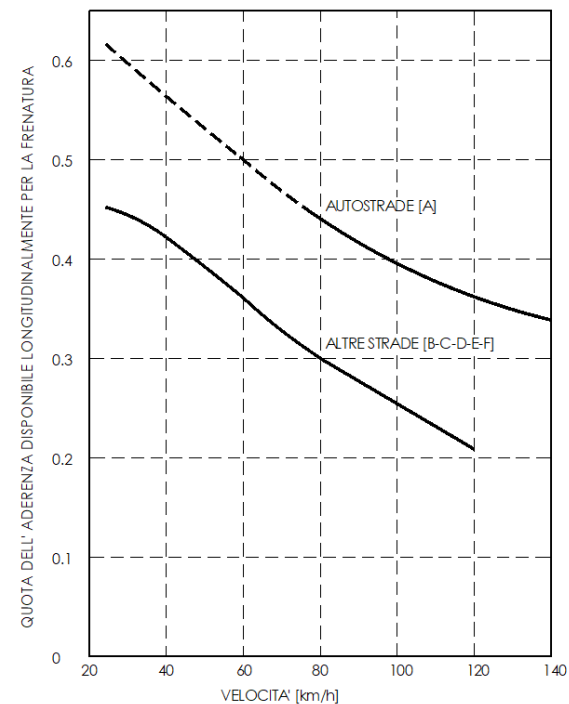


# Distanza di visibilità per l'arresto (6)

Curve cubiche del coefficiente di aderenza longitudinale



| VELOCITA' km/h     | 25   | 40   | 60   | 80   | 100  | 120  | 140  |
|--------------------|------|------|------|------|------|------|------|
| $f_l$ Autostrade   | -    | -    | -    | 0.44 | 0.40 | 0.36 | 0.34 |
| $f_l$ Altre strade | 0.45 | 0.43 | 0.35 | 0.30 | 0.25 | 0.21 | -    |

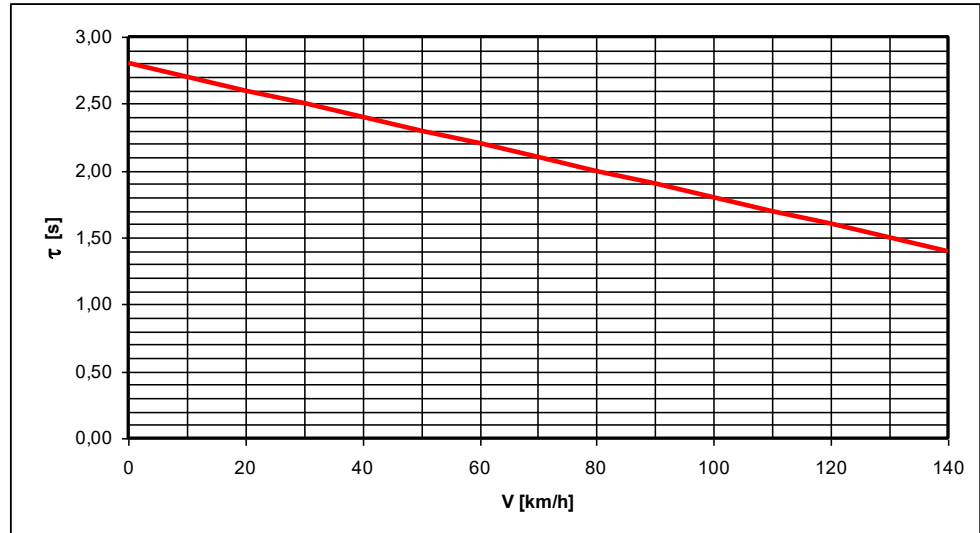


# Distanza di visibilità per l'arresto (7)

$$D_1 = \frac{V_0}{3,6} \cdot \tau$$

$$\tau = 2,8 - 0,01 V \text{ [s]}$$

$\tau$ , tempo di percezione e reazione  
con  $V$  in km/h



In situazioni particolari quali incroci o tratti di difficile lettura ed interpretazione (intersezioni complesse, innesti o deviazioni successive ecc.) il tempo di cui sopra va maggiorato di 1 secondo nel caso di strada extraurbana e fino a 3 secondi in ambito urbano

$$D_A = D_1 + D_2 = \frac{V_0}{3,6} \cdot (\tau + 1) - \frac{1}{3,6^2} \cdot \int_{V_0}^{V_1=0} \frac{V}{g \cdot \left[ f_l(V) \pm \frac{i(\%)}{100} \right] + \frac{R_a(V)}{m} + r_0(V)} \cdot dV$$

In ambito extraurbano

$$D_A = D_1 + D_2 = \frac{V_0}{3,6} \cdot (\tau + 3) - \frac{1}{3,6^2} \cdot \int_{V_0}^{V_1=0} \frac{V}{g \cdot \left[ f_l(V) \pm \frac{i(\%)}{100} \right] + \frac{R_a(V)}{m} + r_0(V)} \cdot dV$$

In ambito urbano

# Distanza di visibilità per l'arresto (8)

$$D_A = D_1 + D_2 = \frac{V_0}{3,6} \cdot \tau - \frac{1}{3,6^2} \cdot \int_{V_0}^{V_1=0} \frac{V}{g \cdot \left[ f_l(V) \pm \frac{i(\%)}{100} \right] + \frac{R_a(V)}{m} + r_0(V)} \cdot dV$$

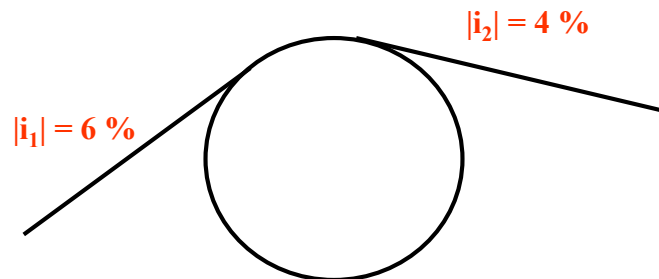
**Formula Norma**

$$D_A = D_1 + D_2 = \frac{V_0}{3,6} \cdot \tau - \frac{1}{3,6^2} \cdot \int_{V_0}^{V_1=0} \frac{V}{g \cdot \left( f_l \pm \frac{i(\%)}{100} \right)} \cdot dV = \frac{V_0}{3,6} \cdot \tau + \frac{1}{3,6^2} \cdot \frac{V_0^2}{2 \cdot g \cdot \left( f_l \pm \frac{i(\%)}{100} \right)}$$

**Formula approssimata  
(norme CNR)**

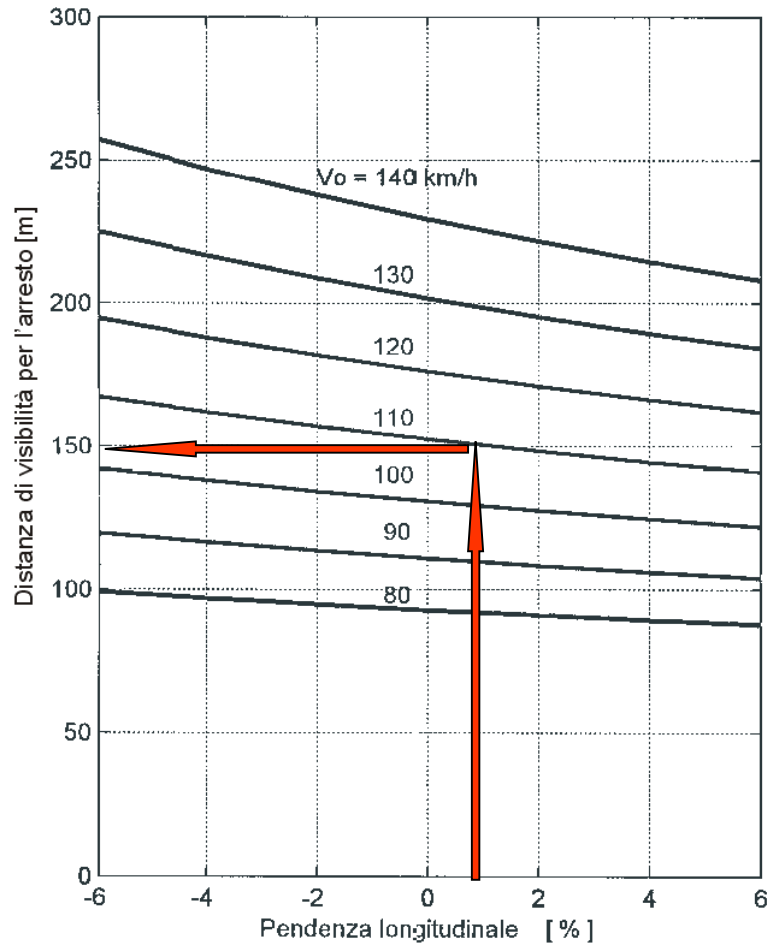
| V [km/h] | 40   | 60   | 80   | 100  | 120  | 140  |
|----------|------|------|------|------|------|------|
| fl       | 0,43 | 0,37 | 0,33 | 0,31 | 0,30 | 0,29 |

Se la pendenza longitudinale non è costante (raccordi verticali) si può assumere per essa il valore medio delle livellette (tenendo conto dei segni).

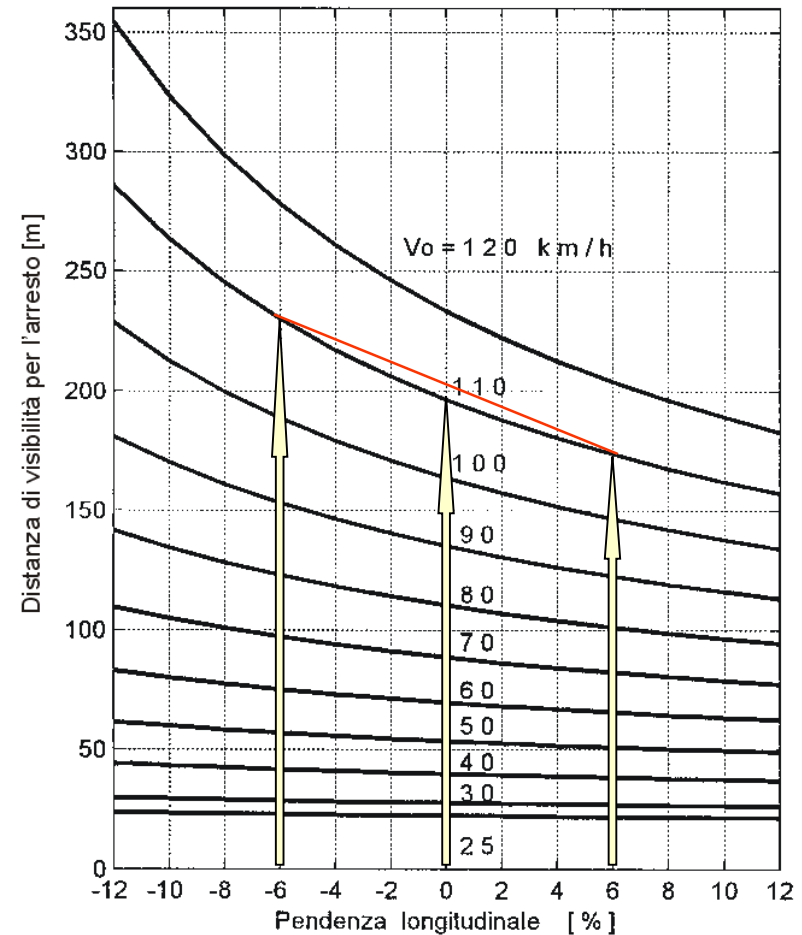


# Distanza di visibilità per l'arresto (9)

DISTANZE DI VISIBILITA' PER L'ARRESTO PER LE AUTOSTRADE



PER LE ALTRE STRADE



# Distanza di visibilità per l'arresto (10)

$$D_2 = - \frac{1}{3,6^2} \cdot \int_{v_0}^{v_1=0} \frac{\beta \cdot v}{g \cdot \left[ f_l(v) \pm \frac{i(\%)}{100} \right] + \frac{R_a(v)}{m} + r_0(v)} \cdot dv$$

$$D_2 = \int_{v_1=0}^{v_0} \frac{\beta \cdot m \cdot v}{m \cdot g \cdot \left[ f_l(v) \pm \frac{i(\%)}{100} \right] + R_a(v) + m \cdot r_0(v)} \cdot dv$$

$$D_2 = \int_{v_1=0}^{v_0} \frac{\beta \cdot m \cdot v}{m \cdot g \cdot \left[ f_l(v) \pm \frac{i(\%)}{100} \right] + R_a(v) + m \cdot r_0(v)} \cdot dv$$

$$D_2 = \frac{\beta}{g} \cdot \int_{v_1=0}^{v_0} \frac{v}{\left[ f_l(v) \pm \frac{i(\%)}{100} \right] + \frac{R_a(v)}{m \cdot g}} \cdot dv$$

$$R_a = \frac{1}{2} \cdot \rho \cdot C_x \cdot S \cdot v^2 = \frac{1}{2} \cdot 1,15 \cdot 0,35 \cdot 2,1 \cdot v^2 = K_a \cdot v^2 = 0,422625 \cdot v^2 \quad m = 1250 \text{ kg} \quad \beta = 1 \quad g = 9,81 \text{ m/s}^2$$

$$f_l = D' \cdot 3,6^2 \cdot v^2 + E' \cdot 3,6 \cdot v + F = D \cdot v^2 + E \cdot v + F \quad \text{Forma quadratica in } v(\text{m/s}) \text{ per } f_l$$

$$f_l = 1,25 \cdot 10^{-5} \cdot 3,6^2 \cdot v^2 - 4,45 \cdot 10^{-3} \cdot 3,6 \cdot v + 0,717 \quad \text{Per autostrade}$$

$$f_l = 5,158 \cdot 10^{-6} \cdot 3,6^2 \cdot v^2 - 3,399 \cdot 10^{-3} \cdot 3,6 \cdot v + 0,5409 \quad \text{Per altre strade}$$

# Distanza di visibilità per l'arresto (11)

$$D_2 = \frac{\beta}{g} \cdot \int_{v_1=0}^{v_0} \frac{v}{\underbrace{\left(D + \frac{K_a}{m \cdot g}\right)}_A \cdot v^2 + \underbrace{E \cdot v}_B + \underbrace{\left(F \pm \frac{i(\%)}{100}\right)}_C} \cdot dv$$

$$m = 1250 \text{ kg} \quad \beta = 1 \quad g = 9,81 \text{ m/s}^2$$

$$K_a = 0,422625$$

$$f_1 = D \cdot v^2 + E \cdot v + F$$

$$f_1 = \underbrace{1,25 \cdot 10^{-5} \cdot 3,6^2 \cdot v^2}_D - \underbrace{4,45 \cdot 10^{-3} \cdot 3,6 \cdot v}_E + \underbrace{0,717}_F$$

Per autostrade

$$f_1 = \underbrace{5,158 \cdot 10^{-6} \cdot 3,6^2 \cdot v^2}_D - \underbrace{3,399 \cdot 10^{-3} \cdot 3,6 \cdot v}_E + \underbrace{0,5409}_F$$

Per altre strade

**Soluzione per  $\Delta = (B^2 - 4 \cdot A \cdot C) < 0$**

$$D_2 = \frac{\beta}{g} \cdot \left[ \frac{1}{2 \cdot A} \cdot \ln|A \cdot v^2 + B \cdot v + C| - \frac{B}{2 \cdot A} \cdot \frac{2}{\sqrt{4 \cdot A \cdot C - B^2}} \cdot \arctg\left(\frac{2 \cdot A \cdot v + B}{\sqrt{4 \cdot A \cdot C - B^2}}\right) \right]_{v_1=0}^{v_0}$$

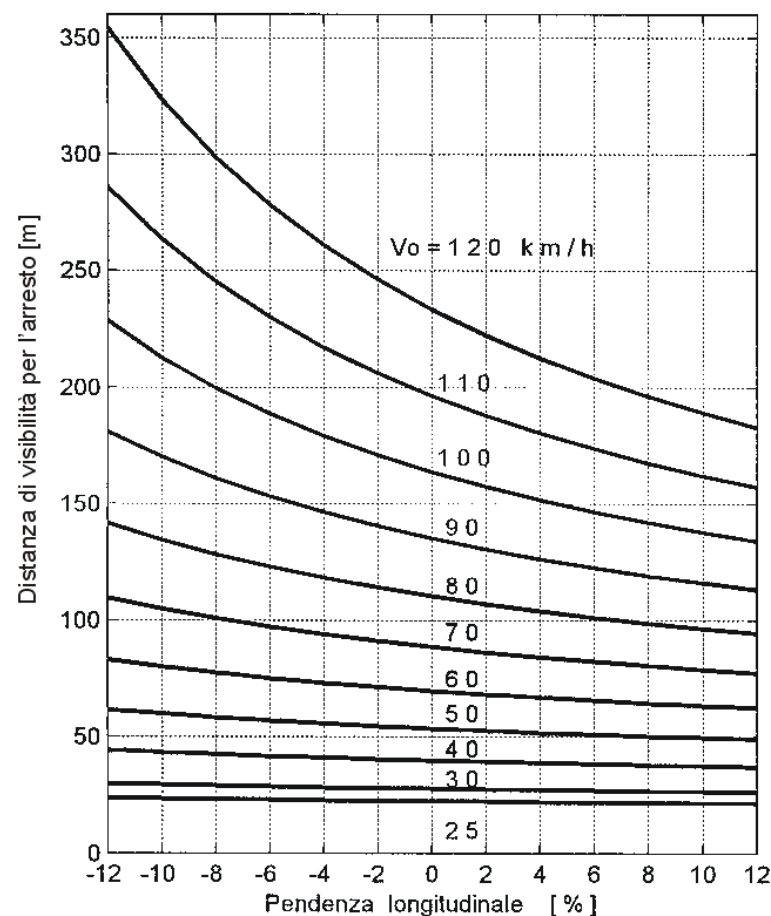
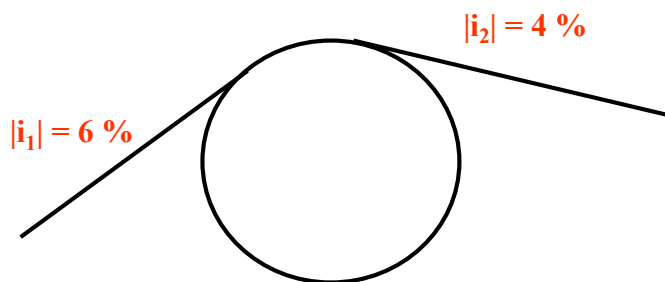
**Soluzione per  $\Delta = (B^2 - 4 \cdot A \cdot C) \geq 0$**

$$D_2 = \frac{\beta}{g} \cdot \left[ \frac{1}{2 \cdot A} \cdot \ln|A \cdot v^2 + B \cdot v + C| - \frac{B}{2 \cdot A} \cdot \frac{1}{\sqrt{B^2 - 4 \cdot A \cdot C}} \cdot \ln \left| \frac{2 \cdot A \cdot v + B - \sqrt{B^2 - 4 \cdot A \cdot C}}{2 \cdot A \cdot v + B + \sqrt{B^2 - 4 \cdot A \cdot C}} \right| \right]_{v_1=0}^{v_0}$$

# Distanza di visibilità per l'arresto (12)

PER LE ALTRE STRADE

**ESEMPIO:** Strada Tipo C, con presenza di punti singolari; Pendenza longitudinale variabile (vedi schema); Velocità progetto 100 km/h

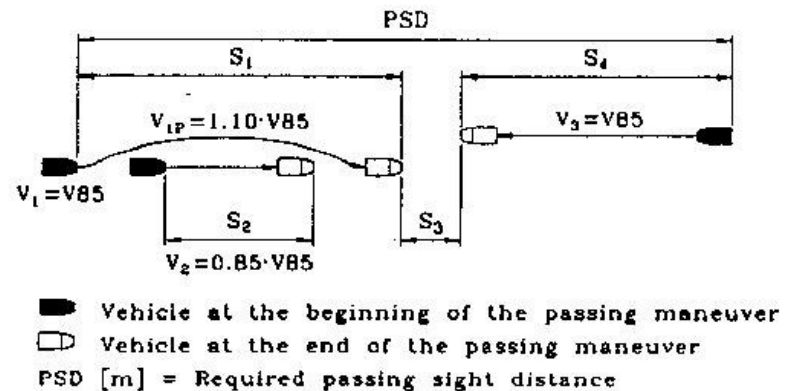
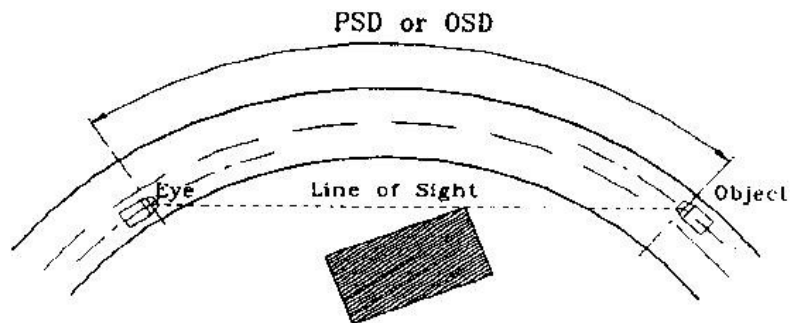


# Distanza di visibilità per il sorpasso (1)

E' la distanza di visibilità reciproca, misurata lungo la strada, tra due veicoli marcianti in senso opposto necessaria ad eseguire una manovra di sorpasso in sicurezza.

La distanza di visibilità per il sorpasso (PSD o DVS - indicata nella norma italiana con  $D_s$ ) è la somma delle seguenti distanze:

- distanza percorsa dal veicolo sorpassante durante il tempo di esecuzione del sorpasso ( $S_1$ );
- distanza percorsa dal veicolo marciante in direzione opposta durante il tempo di esecuzione del sorpasso ( $S_4$ );
- distanza di sicurezza tra i veicoli al termine della manovra ( $S_3$ ).

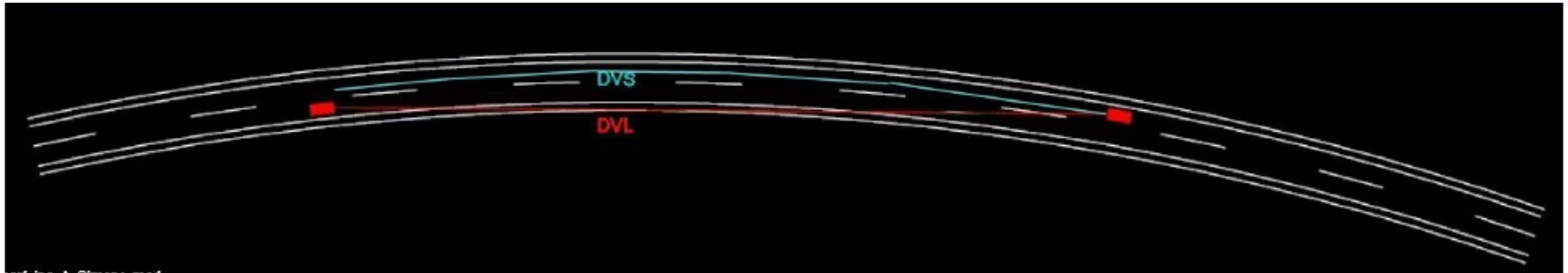


# Distanza di visibilità per il sorpasso (2)

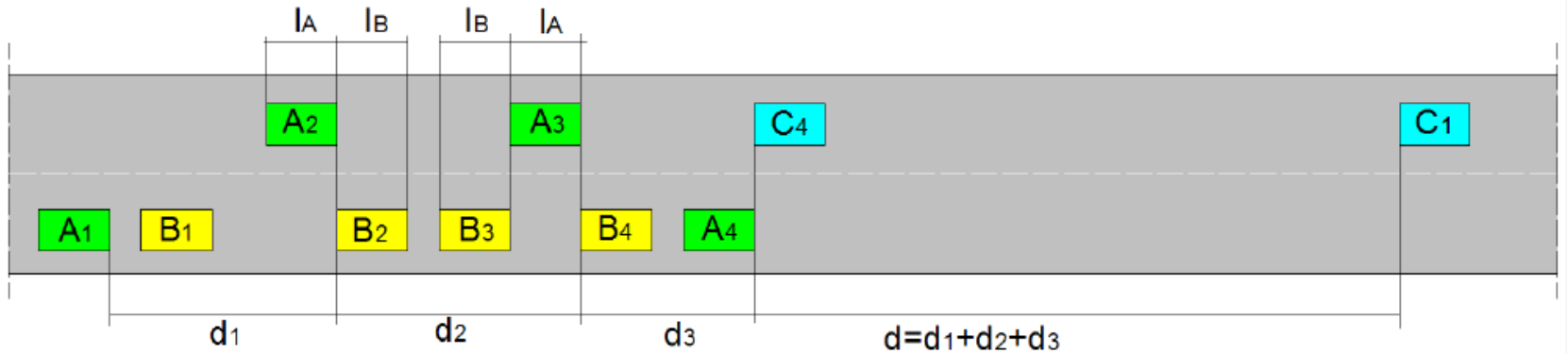
La **DISTANZA DI VISIBILITÀ PER IL SORPASSO** è pari alla lunghezza del tratto di strada occorrente per compiere una manovra di completo sorpasso in sicurezza, quando non si possa escludere l'arrivo di un veicolo in senso opposto.

**$DVL \geq DVS$**  solo per le strade a carreggiata unica e doppio senso di marcia, e per almeno il 20 % del tracciato

Nel caso tale disuguaglianza non è garantita, tale manovra deve essere interdetta con apposita segnaletica



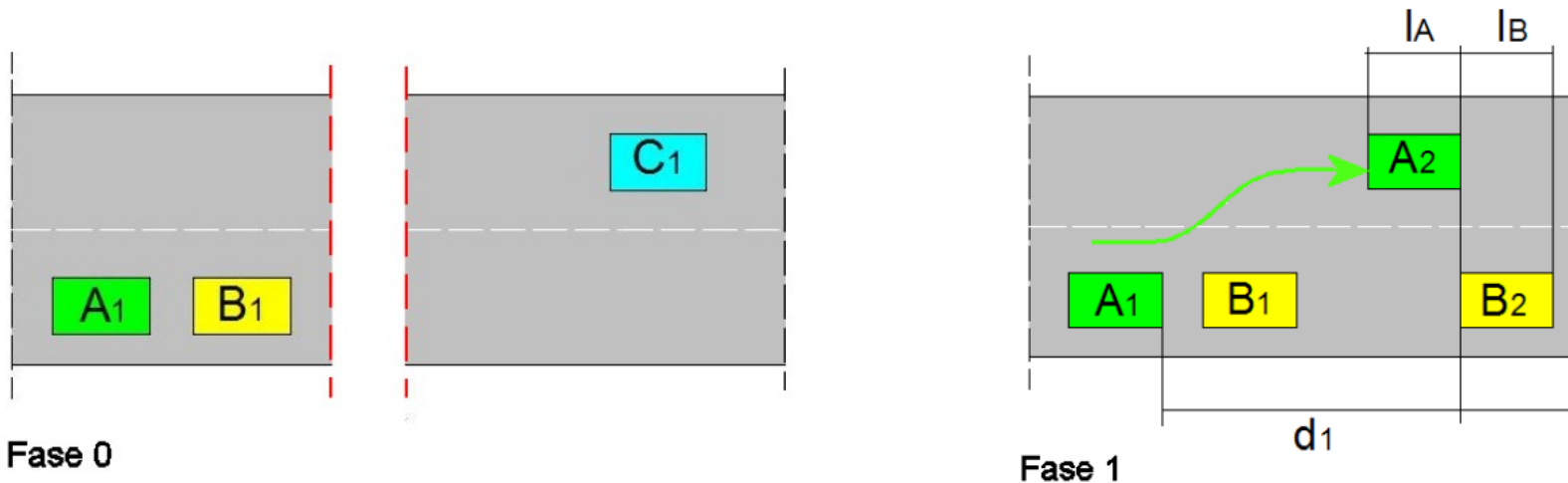
# Il sorpasso in velocità (1)



**E' un modello superato a causa delle condizioni del traffico che impongono quasi sempre l'accodamento dei veicoli (è utilizzato solamente nelle norme italiane).**

**I parametri da conoscere per individuare la ( $D_s$ ) sono le velocità dei 3 veicoli, le lunghezze dei veicoli, la distanza di sicurezza tra veicolo sorpassante e sorpassato all'inizio ed al termine della manovra di sorpasso, la distanza di sicurezza tra veicolo sorpassante e quello proveniente in direzione opposta.**

## Il sorpasso in velocità (2)

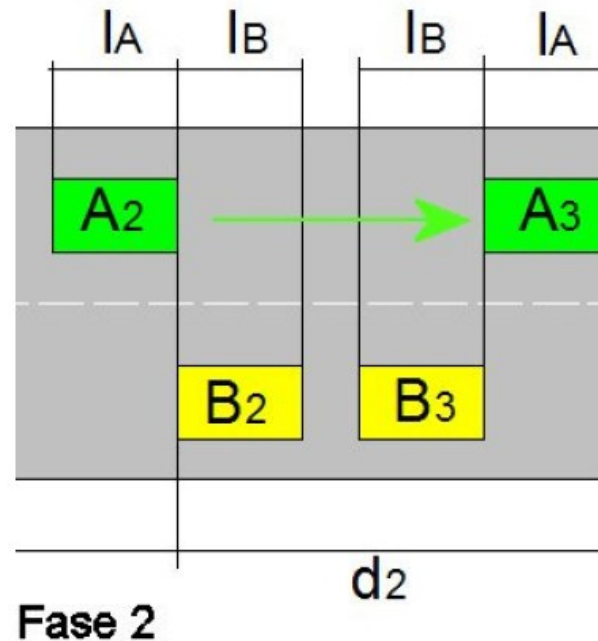


Veicolo A  $\longrightarrow v$   
Veicolo B  $\longrightarrow v - \Delta v$   
Veicolo C  $\longrightarrow v$

$d_1 = v * t_1 = v * 4$  [d1 in metri, v in metri/secondo, t1 in secondi]

Con  $t_1$  tempo impiegato da A per: decidere di iniziare la manovra di sorpasso, cambiare corsia e portarsi in corrispondenza della coda di B

## Il sorpasso in velocità (3)

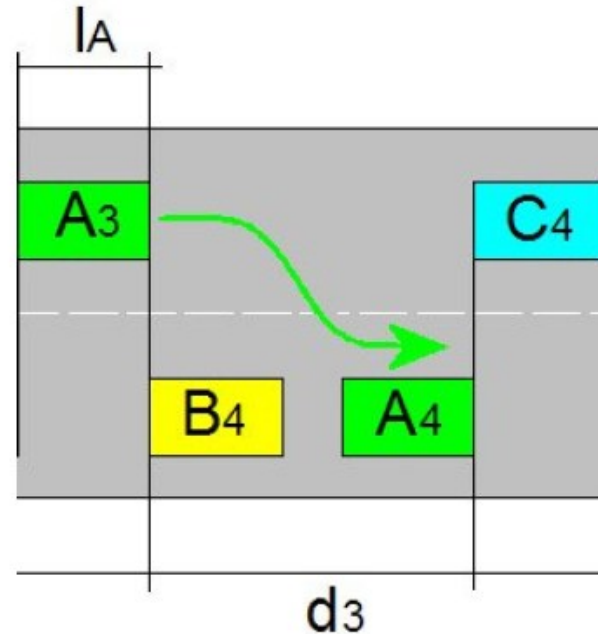


$t_2 = (l_A + l_B) / \Delta v = (5 + 5) / 5 = 2$  [lA e lB in metri,  $\Delta v$  in metri/secondo, t2 in secondi]

Con t2 tempo impiegato da A per superare B

$d_2 = v * t_2 = v * 2$  [d2 in metri, v in metri/secondo, t2 in secondi]

## Il sorpasso in velocità (4)

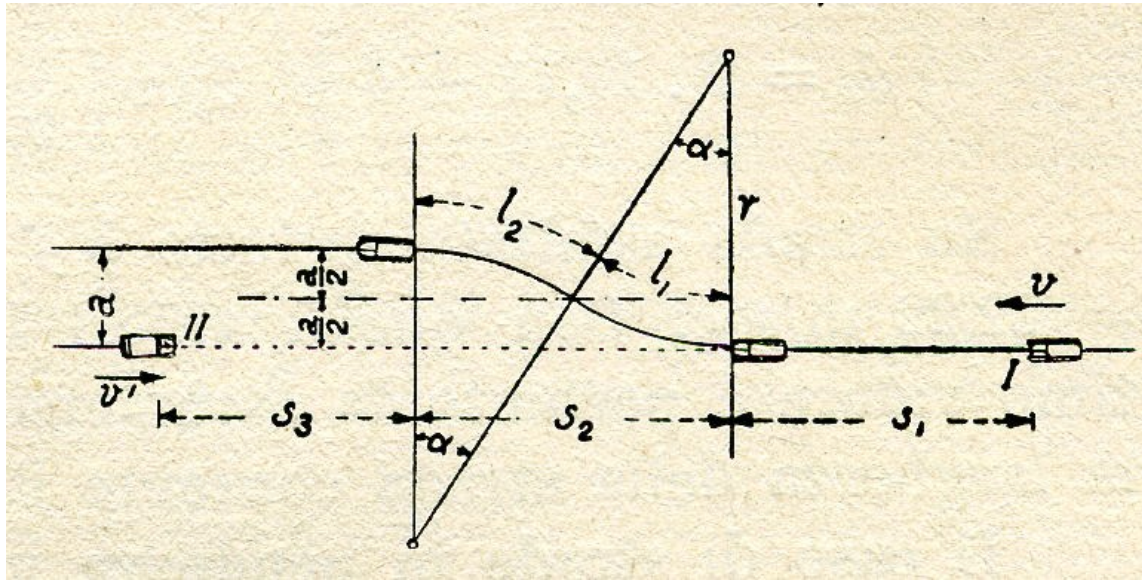


**Fase 3**

$$d_3 = v * t_3 = v * 4 \quad [d_3 \text{ in metri, } v \text{ in metri/secondo, } t_3 \text{ in secondi}]$$

**Con  $t_3$  tempo impiegato da A per: decidere di cambiare corsia e portarsi in corrispondenza della parte frontale di C**

## Il sorpasso in velocità (5)

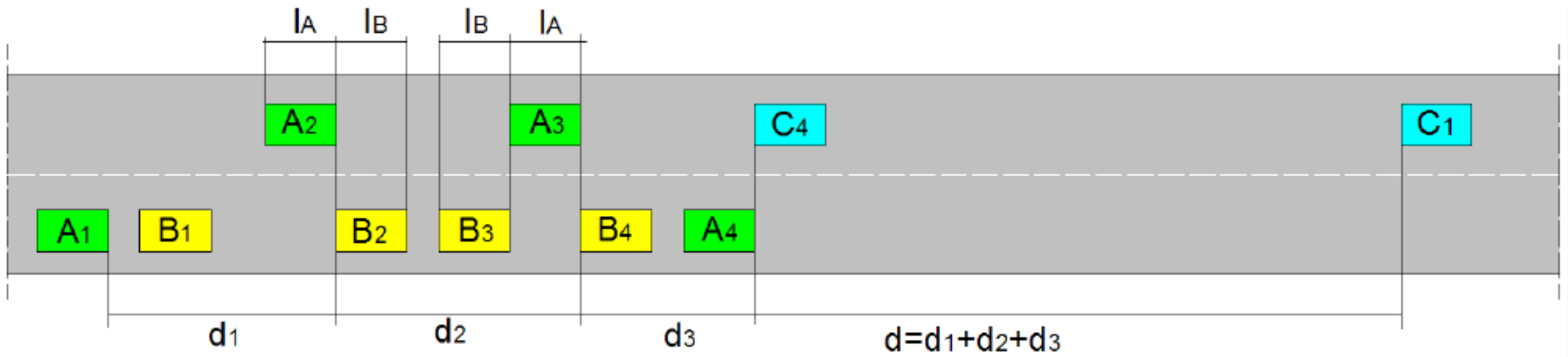


$$l_1 + l_2 = 2 \cdot \pi \cdot r \cdot \frac{\alpha}{180} \cong 2 \cdot \sqrt{r^2 - \left(r - \frac{a}{2}\right)^2} = 2 \cdot \sqrt{a \cdot \left(r - \frac{a}{4}\right)}$$

$$m \cdot \frac{v^2}{r} = f \cdot m \cdot g$$

$$l_1 + l_2 = 2 \cdot \sqrt{a \cdot \left(r - \frac{a}{4}\right)} = 2 \cdot \sqrt{a \cdot \left(\frac{v^2}{f \cdot g} - \frac{a}{4}\right)}$$

# Il sorpasso in velocità (6)



Durante il tempo  $(t_1+t_2+t_3)$  i due veicoli A e C (che procedono alla stessa velocità «v») avranno percorso entrambi lo spazio  $d_1+d_2+d_3 = v \cdot (t_1+t_2+t_3)$

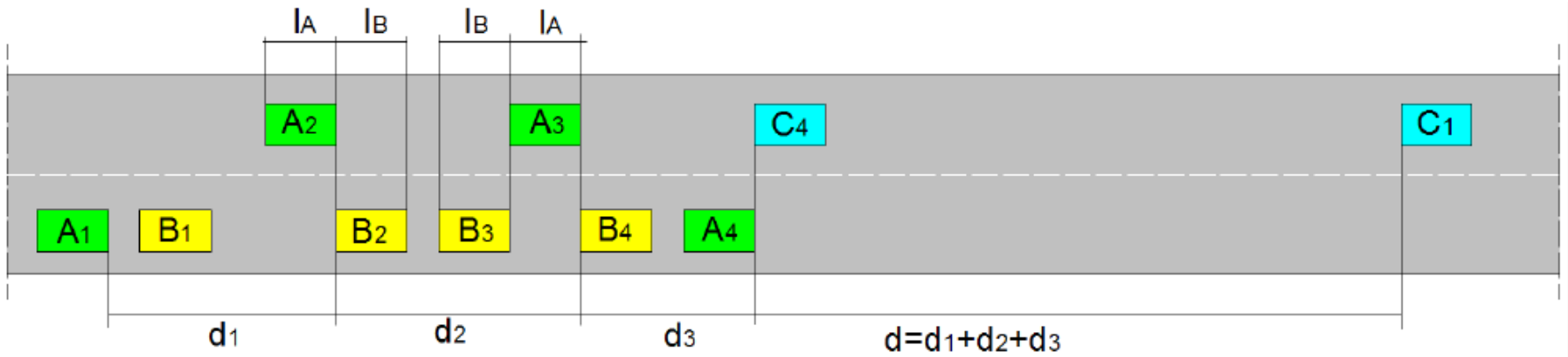
La distanza minima alla quale il veicolo C deve essere visto da A perché questo possa iniziare la manovra di sorpasso in sicurezza è data da

$$D_s = 2 \cdot (d_1 + d_2 + d_3) = 2 \cdot v \cdot (t_1+t_2+t_3) = 2 \cdot v \cdot (4+2+4) = 20 \cdot v \cong 5,5 \cdot V$$

Con  $D_s$  in metri,  $v$  in m/s e  $V$  in Km/h

$V$  desunta puntualmente dal diagramma di velocità, uguale per i veicoli A e C e costante

# Il sorpasso in velocità (7)



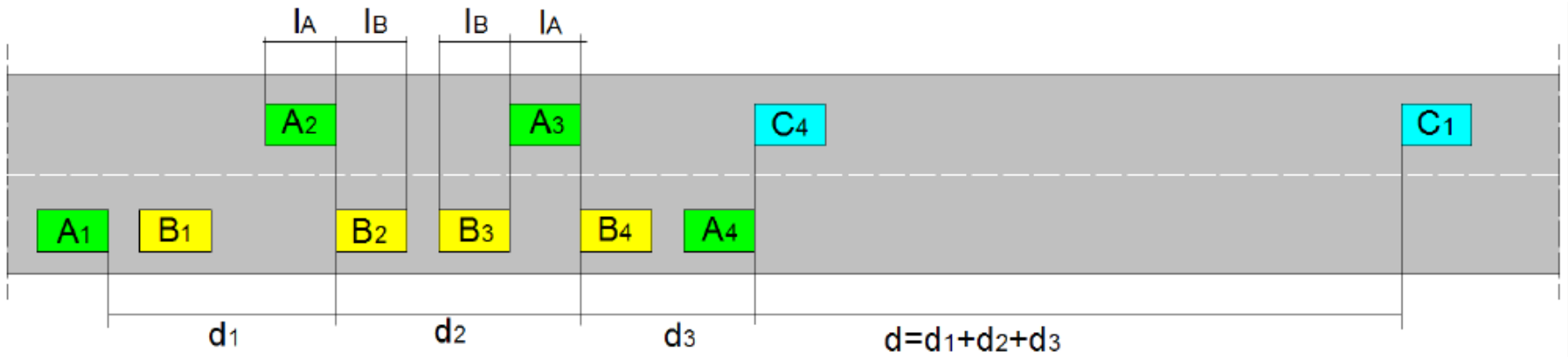
$$D_s = 2 \cdot (d_1 + d_2 + d_3) = 2 \cdot v \cdot (t_1 + t_2 + t_3) = 2 \cdot v \cdot (4 + 2 + 4) = 20 \cdot v \cong 5,5 \cdot V$$

La norma non indica cosa fare se la velocità  $V$ , desunta dal diagramma di velocità, è diversa per i veicoli A e C e variabile lungo il tratto in cui si effettua il sorpasso

In questo caso o si può adottare la velocità maggiore oppure si utilizzano velocità diverse modificando la formula

$$D_s = v_A \cdot (t_1 + t_2 + t_3) + v_C \cdot (t_1 + t_2 + t_3)$$

# Il sorpasso in velocità (8)



$$D_s = 2 \cdot (d_1 + d_2 + d_3) = 2 \cdot v \cdot (t_1 + t_2 + t_3) = 2 \cdot v \cdot (4 + 2 + 4) = 20 \cdot v \cong 5,5 \cdot V$$

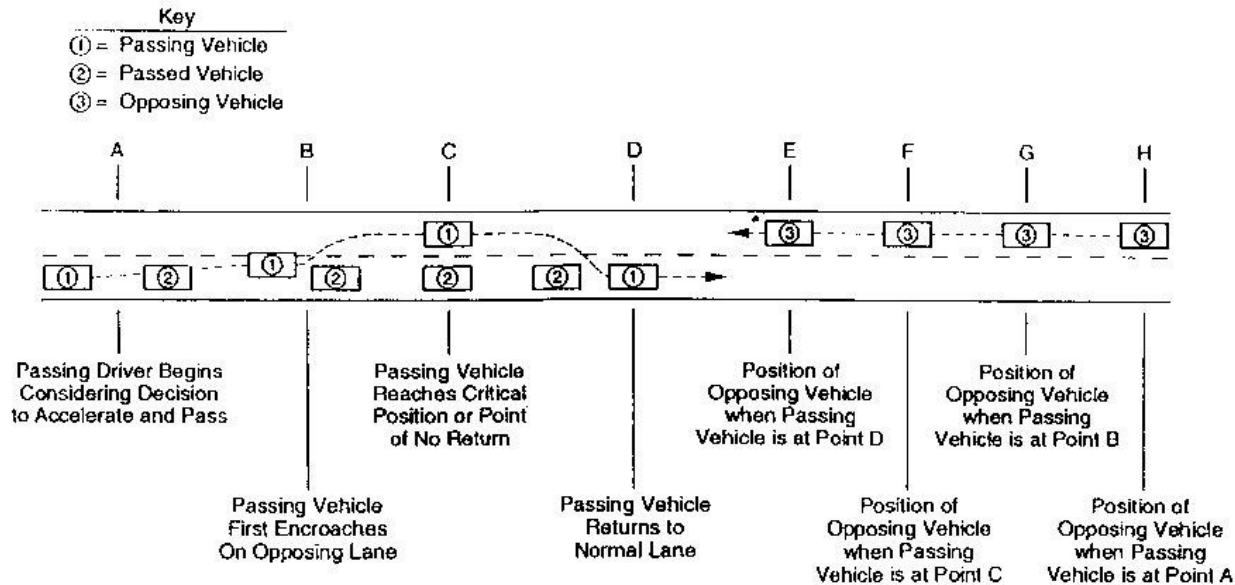
La formula vale ancora se il veicolo B è un veicolo pesante ( $l_B$  maggiore) poiché si suppone che  $\Delta v$  sia anche maggiore quindi il tempo  $t_2$  rimane ancora 2 s

$$t_2 = (l_A + l_B) / \Delta v = 2 \text{ [s]}$$

Se invece anche il veicolo A è un veicolo pesante la formula della norma non può essere più applicata. La norma non specifica come operare.



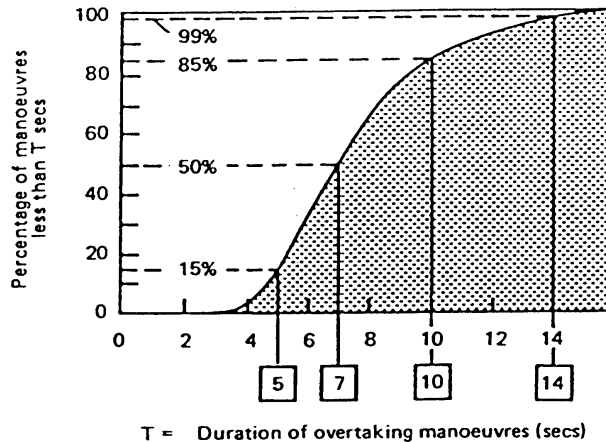
# Il sorpasso in accelerazione (1)



**Il modello prevede l'accodamento del veicolo sorpassante a quello da sorpassare e quindi la successiva accelerazione.**

**Per determinare la PSD è necessario conoscere gli stessi parametri utilizzati per il modello del sorpasso i velocità ed inoltre l'accelerazione del veicolo sorpassante.**

# Il sorpasso in accelerazione (2)



$$D_1 = (V_{85}/1,19) * 10$$

$$D_2 = V_{85} * 10$$

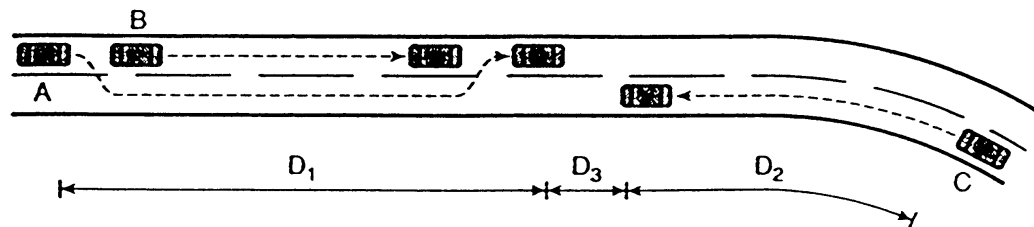
$$D_3 = D_2/5$$

$$V_C = V_{85}$$

$$V_{A,finale} = V_{85}$$

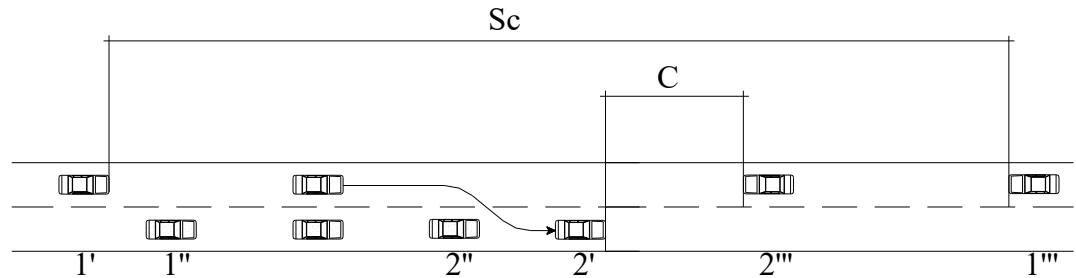
$$V_{A,media} = V_{85}/1,19$$

$$V_B = 0,68 V_{85}$$

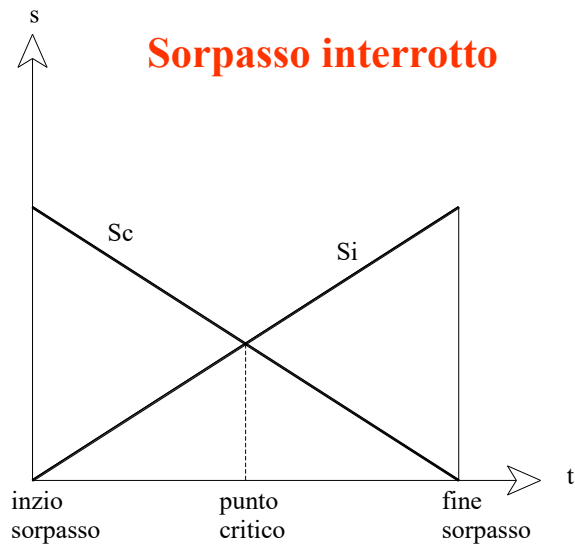
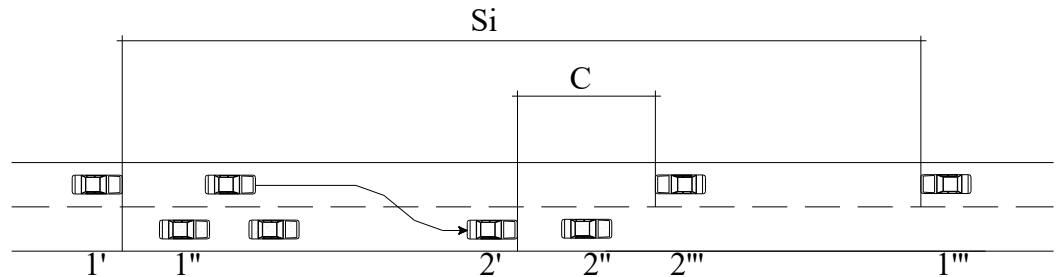


# Distanza sorpasso punto critico (1)

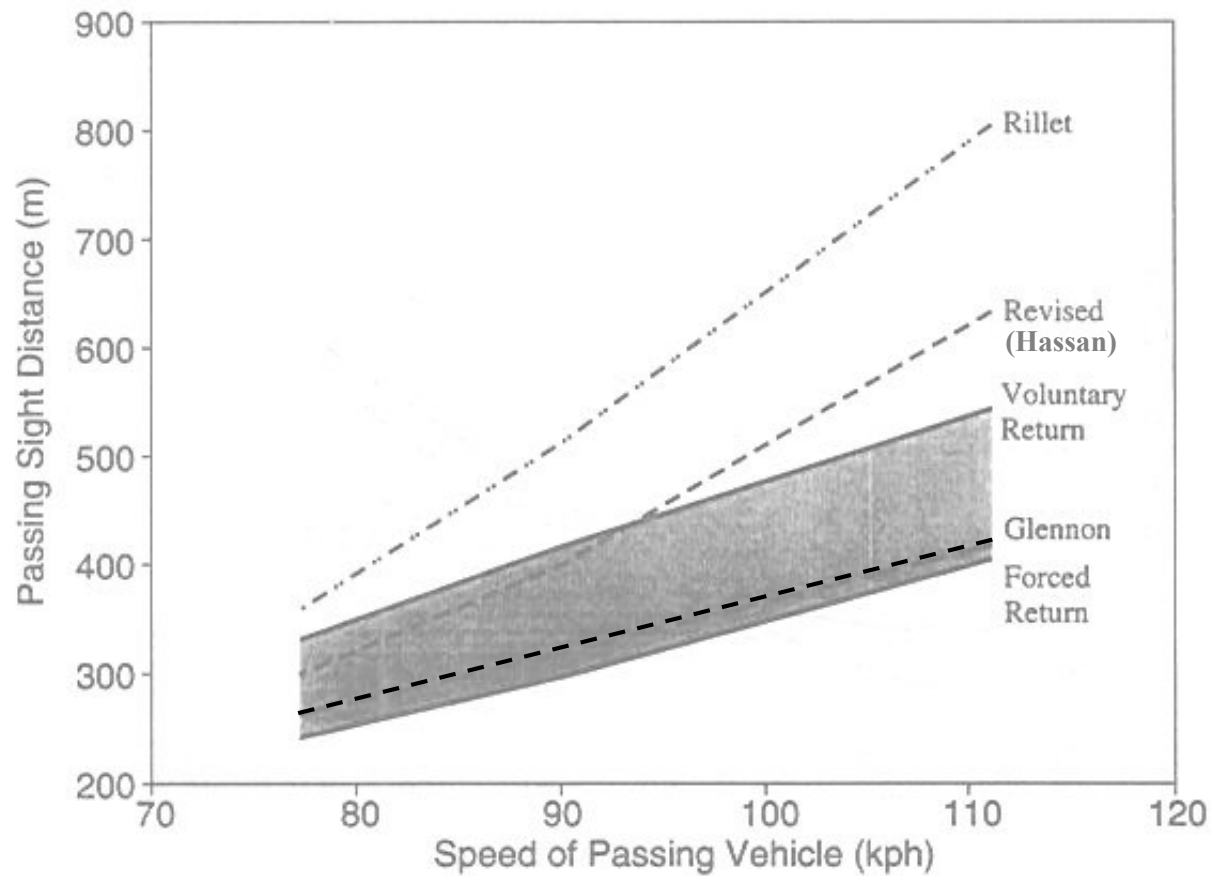
**Sorpasso completato**



**Sorpasso interrotto**



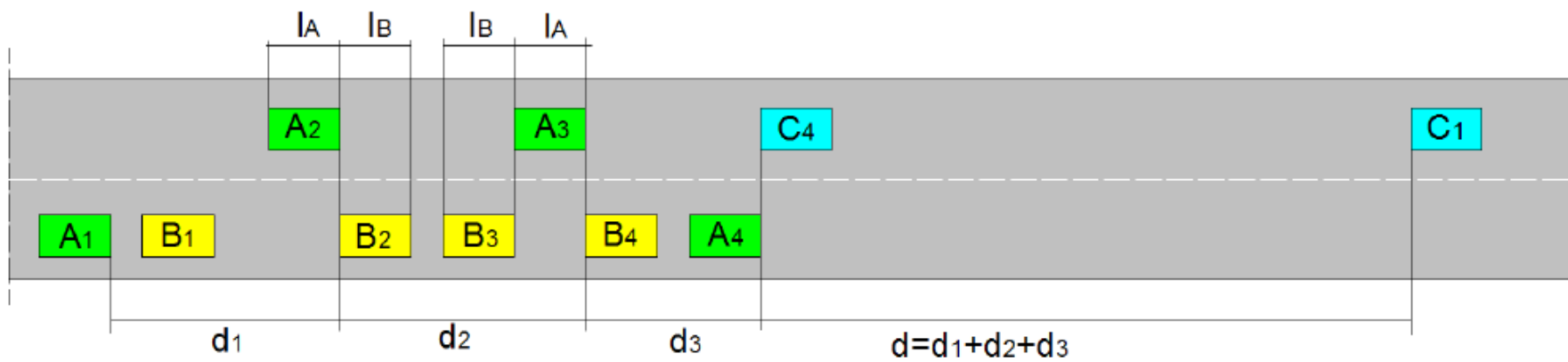
## Distanza sorpasso punto critico (2)



# Confronto distanze sorpasso

| Speed  | F      | D               | U.K.                  | I      | U.S.A  | CH     | Glennon | Hassan |
|--------|--------|-----------------|-----------------------|--------|--------|--------|---------|--------|
|        | Vp     | V <sub>85</sub> | Vp (V <sub>85</sub> ) | Vp     | Vp.    | Vp     | Vp      | Vp     |
| (km/h) | Ds (m) | Ds (m)          | Ds (m)                | Ds (m) | Ds (m) | Ds (m) | Ds (m)  | Ds (m) |
| 30     | -      | -               | -                     | -      | 217    | -      |         |        |
| 40     | -      | -               | -                     | 220    | 285    | -      |         |        |
| 50     | -      | -               | 290                   | 275    | 345    | -      |         |        |
| 60     | 500    | 475             | 345                   | 330    | 407    | 450    | 180     |        |
| 70     | 500    | 500             | 410                   | 385    | 482    | 500    | 225     | 260    |
| 80     | 500    | 525             | -                     | 440    | 541    | 550    | 255     | 320    |
| 85     | -      | -               | 490                   | -      | -      | -      |         |        |
| 90     | 500    | 575             | -                     | 495    | 605    | 575    | 280     | 385    |
| 100    | 500    | 625             | 580                   | 550    | 670    | 625    | 310     | 480    |
| 110    | -      | -               | -                     | -      | 728    | -      | 345     | 610    |

# Esempio numerico Distanza sorpasso



**Strada Tipo C, velocità di progetto 100 km/h, considerare la pendenza longitudinale ininfluente.**

**Calcolare la distanza di sorpasso per la normativa italiana, inoltre calcolare la distanza di sorpasso tra due veicoli pesanti ipotizzando una lunghezza dei veicoli pesanti di 15 m e una differenza di velocità di 18 km/h.**

$$D_s = d_1 + d_2 + d_3 + d_4$$

$$D_s = 4 v + 2 v + 4 v + (4+2+4) v = 20 v = 5,5 V \text{ [m] con } V \text{ espresso in km/h.}$$

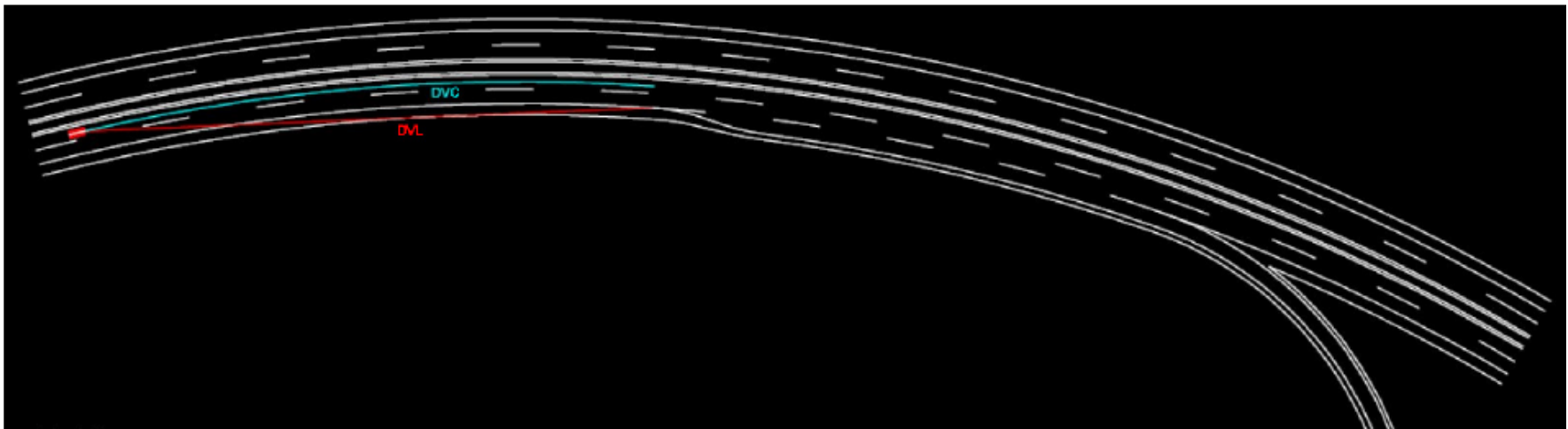
$$D_s = 5,5 * 100 = 550 \text{ m}$$

# Distanza di visibilità per il cambio di corsia(1)

La **DISTANZA DI VISIBILITÀ PER LA MANOVRA DI CAMBIAMENTO DI CORSIA**, è pari alla lunghezza del tratto di strada occorrente per il passaggio da una corsia a quella ad essa adiacente nella manovra di deviazione in corrispondenza a punti singolari (incroci, uscite, ecc.).

$DVL \geq DVC$  solo per le strade a più corsie per senso di marcia ed in presenza di punti singolari

La visuale libera deve consentire di vedere il limite più lontano della corsia adiacente.



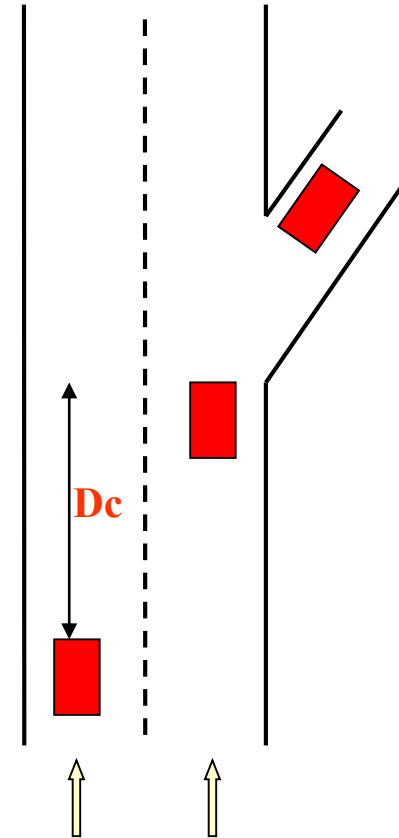
# Distanza di visibilità per il cambio di corsia(2)

$D_c = 9,5 v = 2,6 V$  [m] con  $V$  espresso in km/h.

La distanza si utilizza in punti singolari (intersezioni, deviazioni, ecc.) dove c'è la presenza di più corsie.

Tiene conto oltre che al tempo per effettuare la manovra ( $t_1$  circa 4 s) anche dei tempi di decisione dell'utente ( $t_2$  circa 5 s)

La visuale libera deve consentire di vedere il limite più lontano della corsia adiacente.



# Esempio Distanza di visibilità cambio di corsia

**Strada Tipo A, velocità di progetto 100 km/h, considerare la pendenza longitudinale nulla.**

**$D_c = 9,5 v = 2,6 V$  [m] con  $V$  espresso in km/h.**

**$D_c = 2,6 * 100 = 260$  m**

**Distanze di visibilità per stessa velocità di progetto e stessa pendenza.**

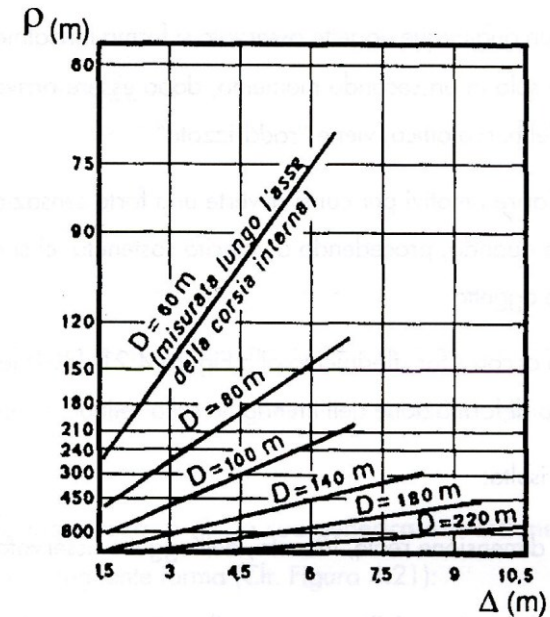
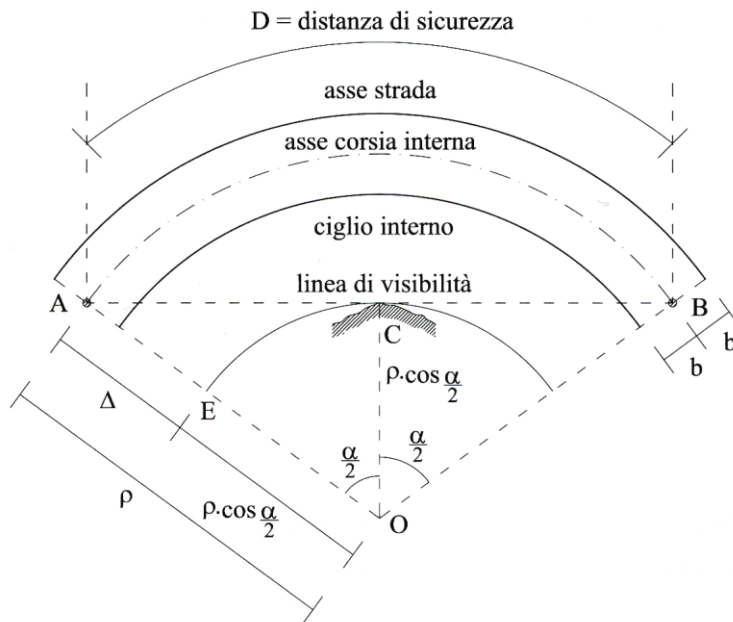
**$D_a = 131$  m**

**$D_s = 550$  m**

**$D_s$  non applicabile alla strada di tipo A**

**$D_c = 260$  m**

# Visibilità nelle curve circolari



$$D \leq DVL = 2 \rho (\alpha/2)$$

$$\Delta = \rho - \rho \cdot \cos(\alpha/2) = \rho [1 - \cos(D/2 \rho)]$$

# Approfondimenti e Riflessioni



**Leonardo Da Vinci (1452 – 1512):**

“Sì come il mangiare senza voglia fia dannosa alla salute, così lo studio senza desiderio guasta la memoria e non ritien cosa ch'ella pigli.”

