

# Provincia di Lecce



## Oggetto:

"Intervento per l'incremento degli standard di sicurezza e l'adeguamento funzionale delle Strade Provinciali Rete Nord (Est-Ovest)" - Progetto esecutivo per la realizzazione di una rotatoria sull'intersezione della Circonvallazione di Veglie con via Troali e via Convento

## PERIZIA DI VARIANTE E SUPPLETIVA

**Progettista: ATP: RETE NORD**

*Ing. Lamberto Pompucci*

*Geom. Pompilio Perrino*

*Geom. Gianni Grasso*

**Responsabile del Procedimento:**

*Dott. Ing. Dario Corsini*

**Direttore dei Lavori:**

*Geom. Cosimo Leuzzi*

**Impresa Esecutrice**

*Basento Scavi S.r.l.*

Tavola:

**VAR.01**

**Relazione Tecnica Generale**

## **Premessa**

Considerato che allo stato attuale sono in fase di ultimazione i lavori di ultimazione della nuova zona P.I.P., l'incrocio oggetto dell'intervento diventa di notevole importanza in quanto potrà interessare notevoli flussi veicolari in entrata e in uscita dalla nuova zona industriale. Pertanto con il presente progetto si vuole trasformare l'attuale intersezione a raso, ubicata tra le strade comunali di Via Troali e via Convento con la direttrice della circonvallazione di Veglie, rappresentando la stessa un nodo molto pericoloso data la presenza di un lungo rettilineo che invita gli automobilisti ad attraversamenti veloci.

Tale incrocio risulta molto pericoloso soprattutto per le autovetture che provenienti dalla zona industriale devono immettersi nel lungo il rettilineo della Circonvallazione.

Ad accelerare l'esigenza della variazione dell'incrocio un forte contributo lo ha fornito la recente sistemazione ed allargamento della via Troali per le esigenze derivanti dall'insediamento della nuova zona Industriale. Tale sistemazione se da un lato ha portato ad una maggiore sicurezza e comfort agli automobilisti, dall'altro ha aumentato la velocità con cui gli automezzi impegnano l'incrocio oggetto di messa in sicurezza ed in un certo senso aumentato la pericolosità di tale intersezione.

## **Stato di fatto**

Attualmente l'intersezione in argomento risulta regolamentata da una tipologia di incrocio a raso senza isole spartitraffico a quattro rami principali.

Tale tipologia solitamente regola i flussi di traffico in uscita da una determinata arteria stradale e che confluiscono in altra di diversa tipologia ed importanza. Considerato che lo sviluppo e l'insediamento di nuovi complessi industriali comporterà un aumento di importanza della Strada Comunale Troali che sarà investita da un notevole aumento veicolare che si svilupperà sia dai nuovi insediamenti che da tutto l'indotto che i nuovi insediamenti porteranno.

Naturalmente il termine "importanza" viene riferito all'entità dei flussi di traffico ed alla priorità con la quale si accetta di regolamentare gli stessi. Detta tipologia di intersezione, non a caso, si sviluppa interamente su una delle arterie intersecanti. Prima dell'immissione sono assoggettati a "STOP" oppure a "DARE LA PRECEDENZA". In pratica gli viene assegnato (a priori) il carattere di strada secondaria.

La limitazione e la conseguente pericolosità dell'incrocio consiste tuttavia nelle svolte a sinistra dell'arteria principale la cui manovra comporta l'intero attraversamento della carreggiata della circonvallazione. Tali manovre sono aggravate dall'assenza di corsie di accumulo sulla strada principale e dall'impossibilità di attenuare le velocità dei veicoli che marcano in senso opposto.

## **Obiettivo dell'intervento**

L'intersezione in esame risulta essere da sempre causa generatrice di periodiche incidentalità.

Parte di esse sono essenzialmente da ricercarsi nella inadeguata tipologia di intersezione a raso esistente, altre certamente sono imputabili al comportamento dell'utente, poco propenso come risaputo a rispettare i limiti di velocità imposti dal Codice della Strada. Tuttavia la totale assenza di illuminazione sulle arterie secondarie, la perifericità dell'incrocio e la inadeguata segnalazione dello stesso, accrescono la percezione di essere gli unici a percorrere la strada in quel particolare momento.

Per questa ragione la necessità di creare un insieme di corsie di percorrenza, dedicate alle direzioni di flusso unitamente all'opportunità di far avvenire gli attraversamenti a bassi valori di velocità, non può che rappresentare l'obiettivo principale in materia di sicurezza stradale del soggetto proponente.

Dal punto di vista dei flussi di traffico percorrenti, possono ragionevolmente ritenersi equilibrati nei confronti dei rami costituenti l'intersezione. Tale equilibrio, inoltre, si mantiene pressappoco inalterato lungo tutto il periodo dell'anno, nel senso che la domanda di trasporto risulta decisamente simile nei diversi periodi stagionali e con essa la causa probabilistica di eventi conflittuali con particolari picchi di traffico nella stagione estiva in quanto la circonvallazione e comunque percorsa per raggiungere le rinomate località marine.

## **Inquadramento PUTT/P**

La Regione Puglia, con Delibera di G.R. n.1748 del 15/12/2000 ha approvato il Piano Urbanistico Territoriale Tematico "Paesaggio" (PUTT/P), in adempimento al D. Lgs. 490/99 e la L.R. 56/80, che disciplina i processi di trasformazione fisica e l'uso del suolo del territorio allo scopo di tutelare identità storica e culturale, rendere compatibili la qualità del paesaggio, delle sue componenti strutturali ed il suo uso sociale, promuovere la salvaguardia e la valorizzazione delle risorse territoriali.

In particolare, il Piano contempla i vincoli preesistenti quali: ex legge 1497/39, decreti Galasso, vincoli naturali, architettonici, archeologici, paesaggistici, riserve naturali, boschi, parchi, strumenti urbanistici in vigore.

Il Piano provvede ad individuare su tutto il territorio regionale:

- Ambiti Territoriali Estesi (ATE), relativi alle qualità paesistiche ed ambientali, suddivisi in valore eccezionale (A), valore rilevante (B), valore distinguibile (C), valore relativo (D), valore normale (E);
- Ambiti Territoriale Distinti (ATD) relativi agli elementi strutturali e costitutivi, inquadrati rispetto al sistema geologico-morfologico-idrogeologico, al sistema della copertura botanico-vegetazione-colturale e della potenzialità faunistica, e al sistema della stratificazione storica dell'organizzazione insediativa.

- Emergenze riferite alle caratteristiche particolari e rare esistenti, individuate per ogni sistema degli ATD

Dalla disamina della cartografia allegata al PUTT/P (Tav. 4 allegata al progetto esecutivo), si evince che l'area di intervento ricade in Ambito Territoriale Esteso C di "valore distinguibile"; l'adeguamento dell'incrocio a raso esistente mediante la realizzazione della rotatoria prevista dal progetto, comporta una sottrazione di suolo agricolo (uliveto), pari a n.2 fasce per una superficie complessiva di circa mq. 290, senza comportare alcun espianto di unità arboree.

Non si segnalano interferenze con alcun Ambito Territoriale Distinto.

L'area non risulta soggetto al vincolo neanche rispetto al PPTR.

### **Descrizione dell'intervento**

L'intervento proposto consiste nell'inserire tra l'intersezione delle due strade Comunali, via Troali e via Convento, con la strada Provinciale costituita dalla Circonvallazione una Rotatoria, avente isola centrale con raggio di m 20.00, corona giratoria di 9 metri (7,00 metri effettive di corsia delimitata dalla segnaletica orizzontale) n.4 isole spartitraffico che completano la regolamentazione degli stessi nelle direzioni possibili. Le rampe di immissione alle direttrici principali hanno dimensione pari m. 5.00 per le strade comunali e a m. 5.50 per per la Circonvallazione, mentre le uscite saranno pari a m. 6.00 per le strade comunali e a m. 6.50 per i tratti di circonvallazione. I raggi curvatura sono conformi alle Norme. Le corsie in entrata ed in uscita saranno una per senso di marcia e la loro larghezza, la cui dimensione effettiva sarà regolata dalla segnaletica orizzontale, sarà di 3,50 per le corsie in ingresso e di 4,50 in uscita. Il numero di corsie all'interno della corona giratoria sarà pari a uno.

Le isole spartitraffico saranno perfettamente definite attraverso cordoli in calcestruzzo vibrato di sezione trapezia. In tutte le superfici non pavimentate potrà essere prevista la piantumazione di cespugli o essenze alberate sempreverdi posizionate in modo tale da non creare barriere visive ai flussi di traffico. Le banchine carrabili o delimitatori di corsia saranno realizzati con pietrini di cemento, posti in opera su massetto di sabbia e cemento. Per i raccordi tra l'area di intervento e le direttrici esistenti verrà eseguita propedeuticamente una fresatura parziale della corona circolare e una successiva risagoma con strato di collegamenti in conglomerato bituminoso a masse aperte (bynder) per il raggiungimento delle pendenze volute; successivamente il piano viabile sarà completato con manto di usura (cm.3). Quest'ultimo sarà prolungato almeno per m 20,00, nelle quattro corsie confluenti in maniera da raccordarsi con queste. Le opere di completamento consisteranno nella posa in opera dell'impianto di illuminazione mediante con torre faro dove preventivamente verrà posato apposito tubo corrugato e linea di terra in corda di rame nuda e i relativi pozzetti alle estremità fino al raggiungimento dell'armadietto di alimentazione e protezione. Oltre alla torre faro sono previsti dei pali di illuminazione sulle strade che confluiscono nella rotatoria.

Mentre l'entrata è progettata per rallentare il veicolo, l'uscita è progettata in modo da liberare il più velocemente possibile l'anello di circolazione (corsie in uscita 4,50 metri corsie in entrata 3,50 metri).

Per poter essere il più possibile visibili, le isole separatrici avranno un perimetro costituito da una cordona in materiale cementizio o lapideo rialzato. Il perimetro delle stesse sarà raccordato in fase esecutiva in modo da evitare gli spigoli vivi.

L'incrocio sarà completato con l'apposita segnaletica verticale ed orizzontale. A completamento e miglioramento della segnaletica orizzontale verranno posti dei sistemi di illuminazione tipo catarifrangente (occhi di gatto) posati a terra per migliorare la visibilità delle corsie nelle ore notturne.

Si rendono inoltre necessari i seguenti lavori:

- Eliminazione di interferenza quali palificazioni telefoniche e tombamento del canale a cielo aperto esistente. Tali argomenti saranno analizzati nell'apposto paragrafo;
- applicazione della segnaletica stradale orizzontale e verticale;
- Predisposizione impianto illuminazione con torre faro.

## **Interferenze**

Al fine di completare l'intervento si rende necessario lo studio delle interferenze e la loro eliminazione.

In particolare le interferenze rilevate si possono riassumere nel seguente elenco:

- Presenza di alberi di ulivo all'interno dell'area di intervento;
- Canale a cielo aperto da dover tombare mediante la posa in opera di tubazione in calcestruzzo armato;
- Palificazione Telecom.

Per quanto concerne gli alberi di ulivo in sede di realizzazione andrà predisposta apposita richiesta alla Regione Puglia per la possibilità di espianto e successivo reimpianto degli alberi. In particolare nel sopralluogo verrà valutato insieme agli addetti della Provincia l'eventuale presenza di alberi classificati come monumentali e quindi istruita la relativa pratica per l'individuazione catastale delle specie e l'individuazione dell'eventuale sito di reimpianto. L'intervento prevede la preparazione della pianta mediante potatura, la realizzazione della buca per il trapianto, il trapianto vero e proprio ed infine il trattamento necessario all'attecchimento delle piante.

Per quanto riguarda il canale a cielo aperto il presente intervento prevede il tombamento dello stesso per una lunghezza di 60 metri fino al tratto in cui lo stesso non interferisce più con le opere di progetto. L'intervento prevede lo scavo per l'allargamento del canale dagli attuali 70 cm fino al raggiungimento della larghezza di 1,40 metri. Successivamente verrà posto in opera apposito letto

di sabbia di 20 cm per conferire adeguata pendenza e sostegno alla tubazione. Verrò quindi posto in opera apposito tubo in calcestruzzo armato del DN 1000. Successivamente verrà eseguito il rinterro in parte con materiale proveniente dagli scavi e in parte con misto stabilizzato.

Infine vi è la presenza di alcuni pali telefonici ricadenti all'interno delle aree di intervento. Il progetto prevede l'interramento della linea mediante la posa in opera di tubo corrugato posto ad adeguata profondità e opportunamente segnalato. In questo modo l'ente gestore della rete potrà provvedere alla dismissione dei pali e all'infilaggio dei cavi per i collegamenti.

## **Espropri**

L'intervento, così come proposto, interessa un'area di esproprio nei confronti di privati per una superficie complessiva di circa mq. 1'560.

Nella fascia si è tenuto conto di una fascia di un metro dopo la sede stradale per la realizzazione delle eventuali scarpate

Tale fascia è situata sia sul lato sinistro che sul lato destro della circonvallazione si è resa necessaria per poter inserire una idonea deviazione della viabilità esistente soprattutto in virtù del piccolo angolo di convergenza che presentano le strade.

Tale fascia di esproprio prevede, all'interno del progetto la rimozione di alcuni alberi di ulivo per la realizzazione dell'apposita rotatoria.

Quanto detto viene evidenziato nella sovrapposizione tra il rilievo effettuato e la proposta progettuale riportata su planimetria catastale allegata al progetto.

Oltre alla suddetta fascia di esproprio nei confronti di privati, la rotatoria comprende una fascia di terreno di proprietà dell'Amministrazione Comunale di Veglie di cui non si è tenuto conto per il calcolo dell'indennità di esproprio

Veglie, Aprile 2017