



Provincia di Padova

Comune di Cartura

Piazza Alcide De Gasperi, 2, 35025 Cartura PD

MESSA IN SICUREZZA STRADALE DELL'INTERSEZIONE A RASO TRA LA SP17 E LA SP92 MEDIANTE REALIZZAZIONE DI N.2 ROTATORIE NEL COMUNE DI CARTURA (PD)

PROGETTO ESECUTIVO

Data Progetto: Giugno 2024

DOC.

A

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Il Progettista

Arch. Asquino Arcangelo

viale Stazione, 38 - Montegrotto Terme (PD)

mail: studio@studioasquino.it

pec: arcangelo.asquino@archiworldpec.it

Revisione	Data	Descrizione	Eseguito	Verificato	Approvato
0	Giugno 2024	Prima elaborazione			

Sommario

1.	INQUADRAMENTO GENERALE	2
2.	STATO DI FATTO	3
3.	VERIFICHE CATASTALI	4
4.	CARATTERISTICHE GENERALI DELL'OPERA	5
5.	INTERFERENZE CON SOTTOSERVIZI ESISTENTI	6
6.	ILLUMINAZIONE PUBBLICA ED IMPIANTI A RETE	7
7.	AUTORIZZAZIONI E CONCESSIONI	7
8.	VARIANTE URBANISTICA	7
9.	LAVORAZIONI DI PROGETTO	7
10.	PREESISTENZE ARCHEOLOGICHE	8
11.	RISCHIO BELLICO.....	8
12.	TEMPI DI ESECUZIONE DELLE OPERE	9
13.	PREZZIARIO UTILIZZATO	9

1. Inquadramento generale

Il Comune di Cartura, nell'intento di migliorare la sicurezza stradale e promuovere una mobilità sostenibile, intende realizzare una rotatoria nell'incrocio viario tra la SP 92 (via Padova) e la SP 17 (via Roma e via Rena).

Il progetto interessa prevalentemente suolo di proprietà della Provincia di Padova nei tratti compresi tra i seguenti Km:

- SP17 da Km 7+983 a Km 8+068
- SP92 da Km 16+335 a Km 16+445

L'opera, nel suo complesso, concorre alla messa in sicurezza dell'utenza viaria mantenendo l'efficienza delle infrastrutture a servizio della mobilità, aumentando il valore del patrimonio pubblico, nonché il potenziamento dell'illuminazione pubblica.

L'incrocio in oggetto si pone come snodo viario principale in comune di Cartura, sulla direttrice che collega Maserà di Padova a Conselve. Attualmente tale incrocio si presenta di tipo lineare a raso, dove i bracci dell'intersezione (nello specifico la Strada Provinciale 17) risultano disassati tra loro. La regolazione del traffico avviene tramite impianto semaforico, il quale, data l'intensità del traffico, provoca attese e incolonnamenti lungo le direttrici.

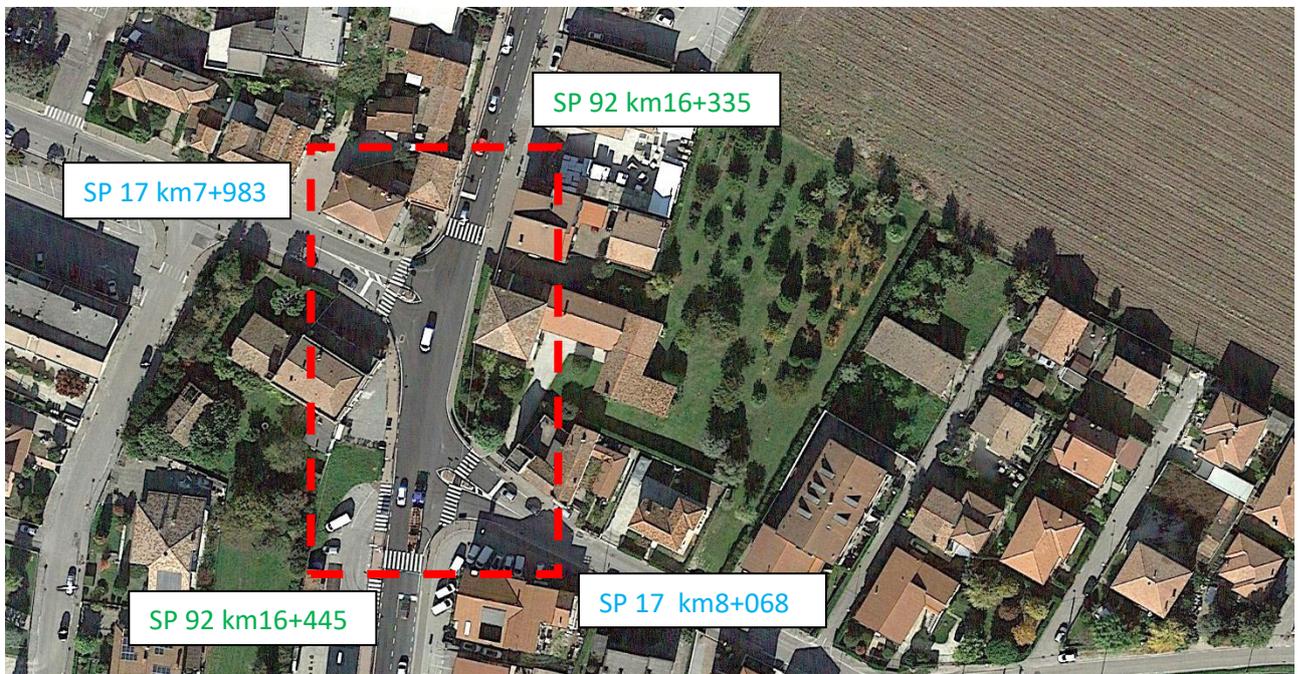


Foto 1 – Vista aerea dell'area di intervento

La realizzazione di una rotatoria in corrispondenza di tale intersezione comporterebbe notevoli benefici, in particolare:

- a) riduzione dei tempi di attesa lungo tutte le direttrici rispetto ad un'intersezione regolata da impianto semaforico;
- b) riduzione di criticità, con una notevole diminuzione di traffico in "sosta" e, conseguentemente, una riduzione dell'inquinamento, sia acustico che atmosferico, di origine veicolare grazie ad una viabilità più fluida;
- c) riduzione di velocità dei veicoli permettendo quindi una maggiore sicurezza sia per i conducenti che per gli attraversamenti pedonali;
- d) la riduzione della velocità nella rotatoria mette a disposizione dei conducenti tempi di reazione più lunghi che permettono di fronteggiare al meglio le situazioni più complesse in corrispondenza dei punti critici;
- e) una minore e più omogenea velocità dei veicoli nella rotatoria consente una riduzione del numero e della gravità degli incidenti. Storicamente rispetto agli schemi di intersezioni lineari, la realizzazione di rotatorie comporta una riduzione delle percentuali di incidenti fino al 40% con una minore gravità degli stessi;
- f) l'attraversamento dei pedoni viene agevolato dalla riduzione di velocità dei veicoli rispetto agli incroci tradizionali e dal fatto di affrontare l'attraversamento per un senso di traffico per volta;
- g) la riprogettazione della viabilità porterebbe ad un miglioramento anche della viabilità ciclo pedonale con la realizzazione di appositi attraversamenti muniti di illuminazione dedicata e percorsi predefiniti.

2. Stato di fatto

L'incrocio, come descritto precedentemente, è attualmente regolato da un impianto semaforico che comporta lunghe attese su una direttrice densamente trafficata. Lo stato di fatto è rappresentato graficamente dalla tavola 2.1.1 che illustra il rilievo plano altimetrico dei luoghi, nonché dall'allegato N "Documentazione fotografica".

La realizzazione della rotatoria comporta la demolizione di un fabbricato fronte strada sul lato ovest. Tale immobile risulta secondo lo strumento urbanistico vigente schedato come edificio di interesse storico e culturale e soggetto a grado di protezione 5 (Art. 44 NTO).

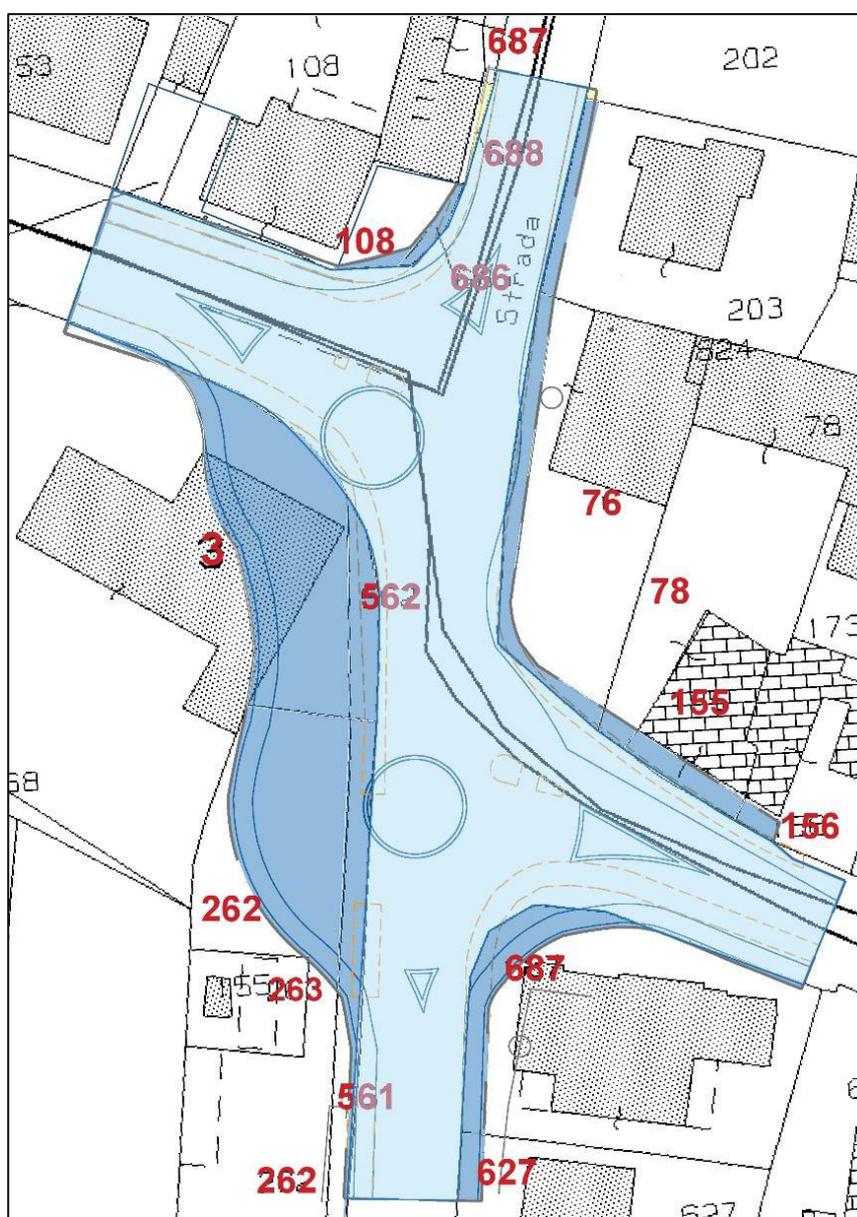
3. Verifiche catastali

Il progetto della nuova rotatoria si contestualizza parte in aree ad uso pubblico, e parte in aree private.

Dalla verifica catastale è emerso che alcune aree non risultano di proprietà dell'Amministrazione e pertanto saranno oggetto di esproprio per pubblica utilità.

Le particelle ed i soggetti privati coinvolti dall'intervento, sono stati individuati nell'allegato O – Piano particellare degli espropri.

L'intervento in oggetto è previsto su aree di proprietà della provincia di Padova per un percentuale superiore al 50% come da seguente tabella e relativo schema grafico.



Rif.	Sede stradale attuale	Foglio	Mappale	Sup. Interessata (mq)	Percentuale
A	No	10	108	8,05	0,210%
	No	10	686	13,52	0,352%
	No	10	688	4,95	0,129%
	No	10	687	1,38	0,036%
	No	15	202	30,48	0,795%
	No	15	203	33,15	0,864%
	No	15	76	82,60	2,153%
	No	15	78	8,80	0,229%
	No	15	155	33,40	0,871%
	No	15	173	10,68	0,278%
	No	18	3	382,10	9,962%
	No	18	262	270,54	7,053%
	No	18	263	1,00	0,026%
	No	18	561	90,27	2,353%
	No	18	562	61,59	1,606%
	No	18	627	18,20	0,474%
	No	18	687	108,26	2,822%
	Totale altre ditte (mq)				1158,97
B	Si	Sede stradale		2676,73	69,785%
	Sede stradale di proprietà Provincia di Padova (mq)			2676,73	69,785%
C	Totale area d'intervento (A+B)			3835,70	100,000%

Come si evince dalla tabella l'area d'intervento attualmente di proprietà della provincia di Padova è pari a circa il 69,79%.

4. Caratteristiche generali dell'opera

Le caratteristiche geometriche della rotonda in progetto sono state definite secondo i seguenti parametri: morfologia dell'area, tipologia delle strade confluenti e caratteristiche attuali del traffico. La progettazione si è basata sulla normativa vigente e in particolare al D.M. del 19.04.2006, al D.M. 6792 del 5.11.2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" e alle "Linee guida per la progettazione e la verifica delle intersezioni a rotonda", pubblicazione edita dalla Provincia di Padova.

Si esplicitano di seguito caratteristiche e parametri dimensionali e specifici del progetto:

- la rotonda sarà realizzata con forma allungata al fine di regolamentare il traffico di entrambi i rami della SP. 17;
- l'aiuola centrale a nord ha raggio pari ad 5,00 m.;
- l'aiuola centrale a sud ha raggio pari ad 5,00 m.;

- la banchina interna pavimentata di larghezza pari a 0,50 m.;
- l'anello di circolazione è di larghezza pari a 8,00 m.;
- il raggio della rotonda nella zona nord è pari a 15,50 m.;
- il raggio della rotonda nella zona sud è pari a 17,00 m.;
- larghezza per le corsie in immissione sono pari a 4,00 m;
- larghezza per le corsie in uscita sono pari a 4,50 m;

In riferimento al parere espresso dalla Provincia di Padova, Area Tecnica, Viabilità e Ciclabilità espresso in data 23/06/2023 a firma del dirigente Ing. Marco Pettene, si precisa che la rotonda più a nord, avente raggio pari a 15,50 m, è stata determinata a seguito della disponibilità massima che il contesto urbano può offrire. Sono presenti infatti edifici di pregio storico, ad esempio il Palazzo Ferro, che non possono essere "abbattuti" per il raggiungimento di 17 m di Raggio, come richiesto dalla normativa.

La rotonda in oggetto è stata progettata tenendo conto delle seguenti esigenze: aumentare la sicurezza stradale nonché snellire un nodo critico del traffico dell'area. Il costo derivante dalle pratiche espropriative comporterà vantaggi in termini sociali migliorando la pubblica viabilità. Lungo tutto il perimetro sarà realizzato un nuovo marciapiede (lato ovest) mentre sul lato est verrà riqualificato il tracciato del marciapiede esistente.

Nei tratti in cui non è presente un percorso pedonale (lungo via Rena) è prevista la realizzazione di un nuovo tratto di marciapiede. Il sedime stradale verrà adeguato alla nuova infrastruttura con le opportune pendenze.

Tutti i materiali ed i semilavorati, compresi i terreni, utilizzati per la realizzazione dei rilevati e delle pavimentazioni stradali, saranno conformi alle vigenti norme CNR UNI 10006 e provenienti da cave autorizzate e certificate.

Si prevedono inoltre:

- l'installazione di un idoneo impianto di illuminazione con tecnologia LED, rispettoso delle Norme vigenti in materia di inquinamento luminoso;
- adeguamento e potenziamento della rete di raccolta e smaltimento delle acque meteoriche, con la posa di nuove condotte e caditoie;
- La realizzazione segnaletica orizzontale e verticale su tutta l'area di intervento.

5. Interferenze con sottoservizi esistenti

Da una prima analisi non emergono particolari interferenze con reti di sottoservizi esistenti.

Si demanda alla richiesta agli Enti gestori dei pubblici servizi per una verifica più approfondita.

6. Illuminazione pubblica ed impianti a rete

Il progetto prevede la realizzazione di un nuovo impianto di illuminazione pubblica con tecnologia al LED da realizzarsi con la posa di cavidotti per il passaggio dei cavi di alimentazione, cavi conduttori, posa di una rete di pozzetti di raccordo e la realizzazione di nuovi plinti a sostegno dei punti luce. Gli attraversamenti pedonali saranno opportunamente segnalati mediante illuminazione dedicata al fine di garantire la sicurezza dei pedoni.

7. Autorizzazioni e concessioni

Gli Enti coinvolti dall'iter autorizzativo dell'opera sono i seguenti:

- Provincia di Padova;
- Consorzio di Bonifica;
- Comune di Cartura.

Dovranno inoltre essere coinvolti in fase di conferenza di servizi i seguenti gestori di sottoservizi:

- Acquevenete (servizio idrico integrato);
- Italgas;
- Enel;
- Telecom;
- Terna.

8. Variante urbanistica

Per la realizzazione dell'opera si renderebbe necessaria la demolizione dell'immobile censito catastalmente al Foglio 18 particella 3, ora soggetto a grado di protezione "Grado 5" di cui all'art.10 delle NTO pertanto necessita di una riclassificazione del grado di protezione tale da permetterne al demolizione e ricostruzione.

9. Lavorazioni di progetto

Le lavorazioni previste nel presente progetto sono le seguenti:

- a. Fresatura sedime stradale;
- b. Realizzazione di nuovo cassonetto stradale,

- c. Posa di rete di raccolta acque meteoriche;
- d. Realizzazione di impianto Illuminazione pubblica;
- e. Posa di cavidotto per Fibra Ottica;
- f. Posa di cavidotto ad uso ENEL;
- g. Posa di cavidotto ad uso TELECOM;
- h. Realizzazione di attraversamenti pedonali con segnalazione mediante pastorali;
- i. Realizzazione di percorso pedonale con finitura in porfido e betonelle;
- j. Realizzazione di segnaletica orizzontale e verticale.

10. Preesistenze archeologiche

Le aree sottoposte alle operazioni di scavo risultano di fatto già soggette in passato a scavi di maggiore profondità, pertanto non sembrano poter essere interessate da preesistenze archeologiche.

Comunque, in fase di esecuzione delle opere, se venissero rilevate eventuali preesistenze archeologiche la ditta sarà obbligata ad avvisare le Autorità competenti.

11. Rischio bellico

RIFERIMENTI NORMATIVI

- D.Lgs 9 aprile 2008 n. 81 – Attuazione dell’art. 1 della Legge 3 agosto 2007 n. 123 in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro;
- Legge 1° ottobre 2012 n. 177 – Modifiche al D.Lgs. 9 aprile 2008 n. 81 in materia di sicurezza sul lavoro per la bonifica degli ordigni bellici;
- D.Lgs. 15 marzo 2010 n. 66 – Codice dell’Ordinamento Militare;
- Decreto Interministeriale 11 maggio 2015 n. 82 – Regolamento per la definizione dei criteri per l’accertamento dell’idoneità delle imprese ai fini dell’iscrizione all’albo delle imprese in bonifiche da ordigni esplosivi residuati bellici;
- Disciplinare tecnico per l’esecuzione del servizio di bonifica bellica sistematica terrestre – GENIODIFE.
- Direttiva n. 001/B.TER. /2015 – GENIODIFE – Bonifica Bellica Sistematica Terrestre.

Le aree sottoposte alle operazioni di scavo risultano di fatto essere già state soggette in passato a scavi di maggiore profondità. Si pensi allo scavo della condotta di rete della fognatura nera ed ai relativi allacciamenti.

Sulla base di quanto sopra citato si ritiene che la probabilità della presenza di ordigni bellici inesplosi nel sedime di cantiere sia molto bassa. Pertanto gli elementi di osservazione non hanno fatto emergere oggettivi sospetti a riguardo.

Conseguentemente si ritiene di non prescrivere attività di bonifica bellica.

12. Tempi di esecuzione delle opere

Il tempo utile per la realizzazione delle opere previste in progetto è di 150 giorni naturali e consecutivi.

13. Prezziario utilizzato

Per la quantificazione economica dell'opera sono stati utilizzati i seguenti prezziari:

- prezziario della Regione Veneto opere pubbliche anno 2023;
- prezziario DEI secondo semestre 2022;
- prezzi dedotti da indagini di mercato.

27/06/2024

IL PROGETTISTA
Arch. Arcangelo Asquino