

COMUNE DI TORRI DI QUARTESOLO

Provincia di Vicenza



**REALIZZAZIONE ROTATORIA COMPATTA
ALL'INTERSEZIONE TRA VIA ROMA E VIA MARCONI**

PROGETTO DEFINITIVO - ESECUTIVO

OGGETTO :			ELABORATO
RELAZIONE ILLUSTRATIVA GENERALE TECNICA			R1
			SCALA
			DATA Agosto 2018
			FILE 22075.prj-pb298
COMMITTENTE	PROGETTISTA	DIR. LAVORI	CALC. C.A.
Comune di Torri di Quartesolo	Dott. Ing. Mauro Paolo Benetti	Dott. Ing. Mauro Paolo Benetti	

INDICE

1. Premessa	1
2. Inquadramento territoriale e descrizione dello stato di fatto	3
2.1 Inquadramento territoriale	3
2.2 Descrizione dello Stato di fatto e delle criticità	3
3. Descrizione Progetto	6
3.1 Pianificazione procedimentale	6
3.2 Dimensionamento dell'opera	6
4. Vincoli ed indicazioni	10

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

GENERALE – TECNICA

1. Premessa

Lo studio di impatto ambientale del Parco Commerciale “Le Piramidi” è stato autorizzato dalla Provincia di Vicenza che ha espresso parere favorevole con prescrizioni della V.I.A. in data 07/07/2009 con D.G.P. n. 271.

Al fine di proseguire con la realizzazione delle opere ancora mancanti nell’ambito del S.U.A. “Lottizzazione Iniziative Industriali”, i Proponenti hanno presentato alla Provincia di Vicenza istanza di verifica di Assoggettabilità a Valutazione di Impatto Ambientale relativamente all’Edificio B, ai sensi dell’art. 20 del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii., che si è conclusa con parere favorevole di non assoggettabilità alla VIA (Provincia di Vicenza – Determinazione n. 9 del 05/01/2017 avente ad oggetto esclusione della procedura di VIA del Lotto B).

Per quanto riguarda gli erigendi edifici sui Lotti “A” ed “E” la Provincia di Vicenza (vedasi pag. 4 della Determinazione n.9 del 05/01/2017 sopra richiamata) ha richiesto un apposito approfondimento che è sfociato nella presentazione di una Valutazione di Impatto Ambientale.

La Commissione V.I.A. della Provincia di Vicenza ha presentato, in data 21/04/2017 con Prot. n. 29781, richiesta di integrazioni in merito al progetto di Realizzazione degli edifici commerciali A-E del Parco Commerciale “Le Piramidi”.

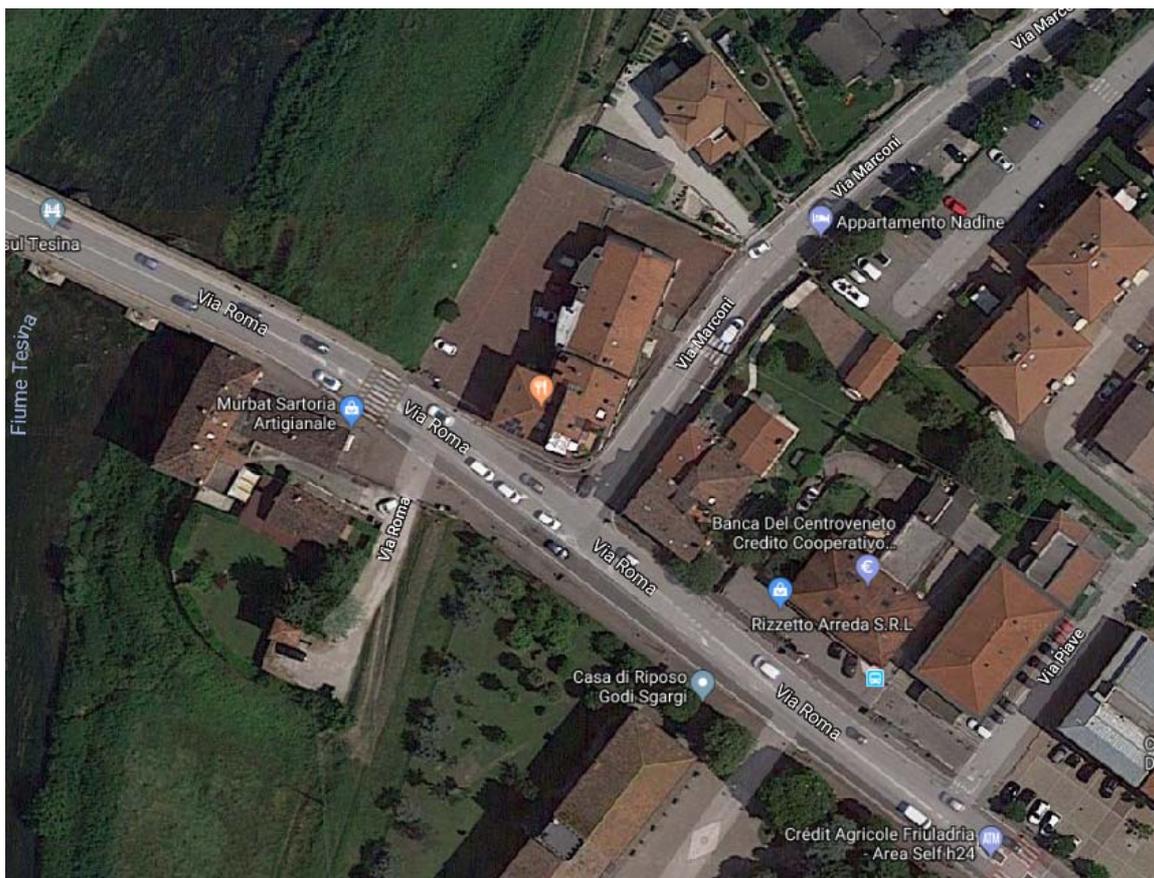
In relazione ad ulteriori integrazioni spontanee alla VIA dei Proponenti, chieste e concordate con il Comune di Torri di Quartesolo, è stata prevista la realizzazione di opere di mitigazione e compensazione aggiuntive.

Con Determinazione n. 912 del 10/10/2017 la Provincia di Vicenza ha espresso giudizio di compatibilità ambientale.

Con l’Accordo Procedimentale tra il Comune di Torri di Quartesolo e la società Iniziative Industriali S.p.A. (D.G.C. N. 124 del 03/10/2017), accordo firmato con atto Rep. N. 861 del 15/03/2018, parte integrante della Valutazione di Impatto Ambientale degli edifici A ed E del Parco commerciale Le Piramidi, avente l’obiettivo di mitigare l’impatto viabilistico derivante dall’incremento di traffico che si presume generato dall’insediamento delle nuove attività

commerciali all'interno dei lotti A e E, la società Iniziative Industriali S.p.A. si è impegnata alla realizzazione di nuove infrastrutture viarie tra le quali la “Nuova rotatoria all’incrocio tra via Roma e via Marconi”.

Antecedentemente con D.G.C. N. 8 del 19/01/2010 era stato approvato il: “*Progetto Preliminare – Realizzazione rotatoria compatta all’intersezione tra Via Roma e Via Marconi*”.

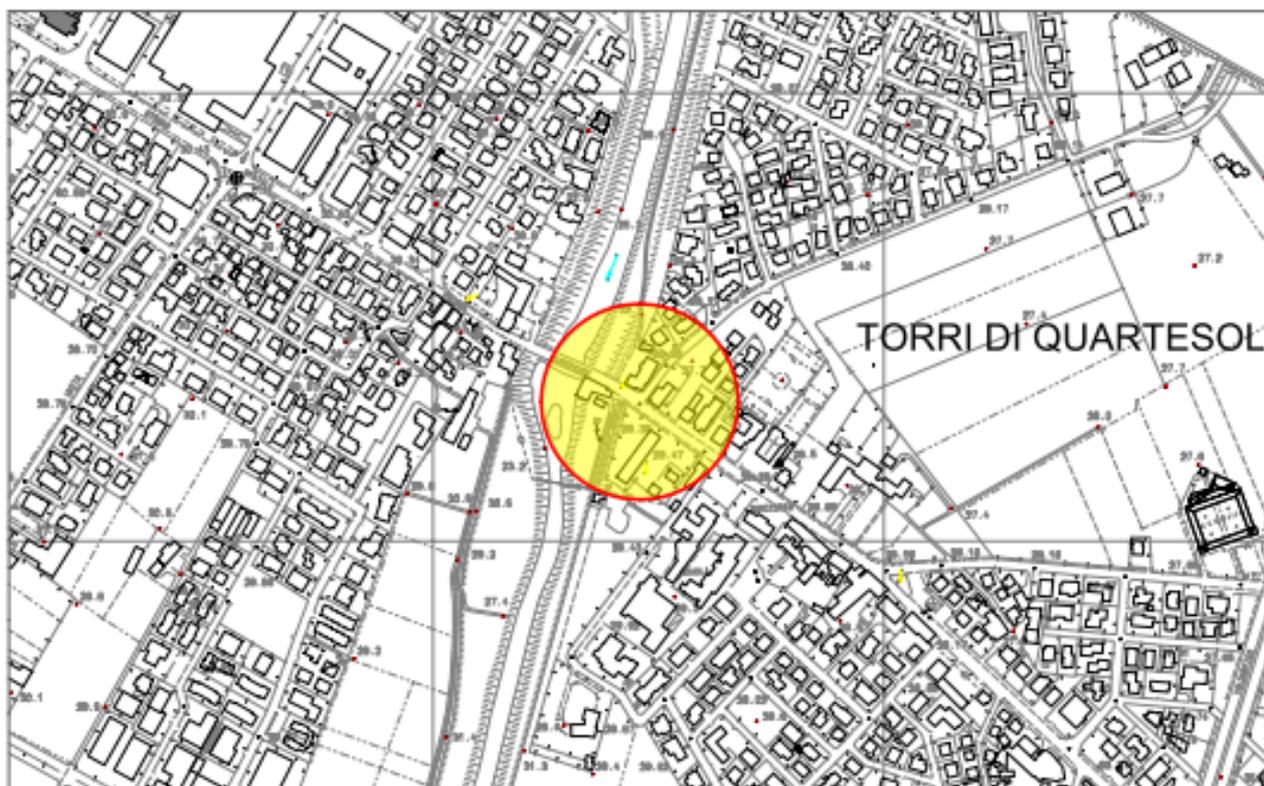


La presente relazione definisce le caratteristiche qualitative, tecniche e funzionali dell’intervento e, anche con riferimento agli elaborati grafici, descrive lo stato di fatto ed il progetto, considerando ed includendo anche concetti e dati del progetto preliminare.

2. Inquadramento territoriale e descrizione dello stato di fatto

2.1 Inquadramento territoriale

Nella tavola grafica “Inquadramento urbanistico” viene evidenziato il nodo stradale dell’intersezione tra Via Roma e Via Marconi nel Comune di Torri di Quartesolo (VI).



Nodo stradale

Oggetto del presente lavoro è la realizzazione di un intervento puntuale nell’intersezione tra le suddette vie.

2.2 Descrizione dello Stato di fatto e delle criticità

Si è proceduto alla rilevazione dello stato di fatto per realizzare una planimetria accurata con l’indicazione degli spazi, degli elementi funzionali, degli schemi viari e dei vincoli che caratterizzano l’attuale viabilità al fine di progettare la trasformazione dell’incrocio stradale.

Lo stato attuale del nodo stradale, incrocio costituito da una intersezione a T, è riportato nell'elaborato grafica Tav. 2 "Rilievo Plano-altimetrico dello Stato di Fatto" schematicamente qui di seguito raffigurata.



Rilievo Plano altimetrico dello Stato di Fatto

In corrispondenza dell'incrocio Via Roma è caratterizzata da una mobilità a doppio senso con l'ulteriore presenza di corsie centrali specializzate, una per l'immissione in Via Marconi con dovere di precedenza per chi proviene da Ovest (Vicenza) ed una per l'immissione nella stessa Via Roma, con dovere di precedenza a destra, per chi in uscita da Via Marconi si dirige verso Est (Padova). Sul lato sud di Via Roma insiste un percorso misto ciclopedonale. Via Marconi, strada a due corsie e doppio senso di marcia, è caratterizzata nell'incrocio con Via Roma dal classico dovere di precedenza. L'attuale incrocio è delimitato a sud di via Roma dalla recinzione dell'area privata della Casa di Riposo e da un muro a ridosso di un argine secondario del fiume Tesina. A Nord invece l'incrocio risulta limitato da edifici residenziali e commerciali.

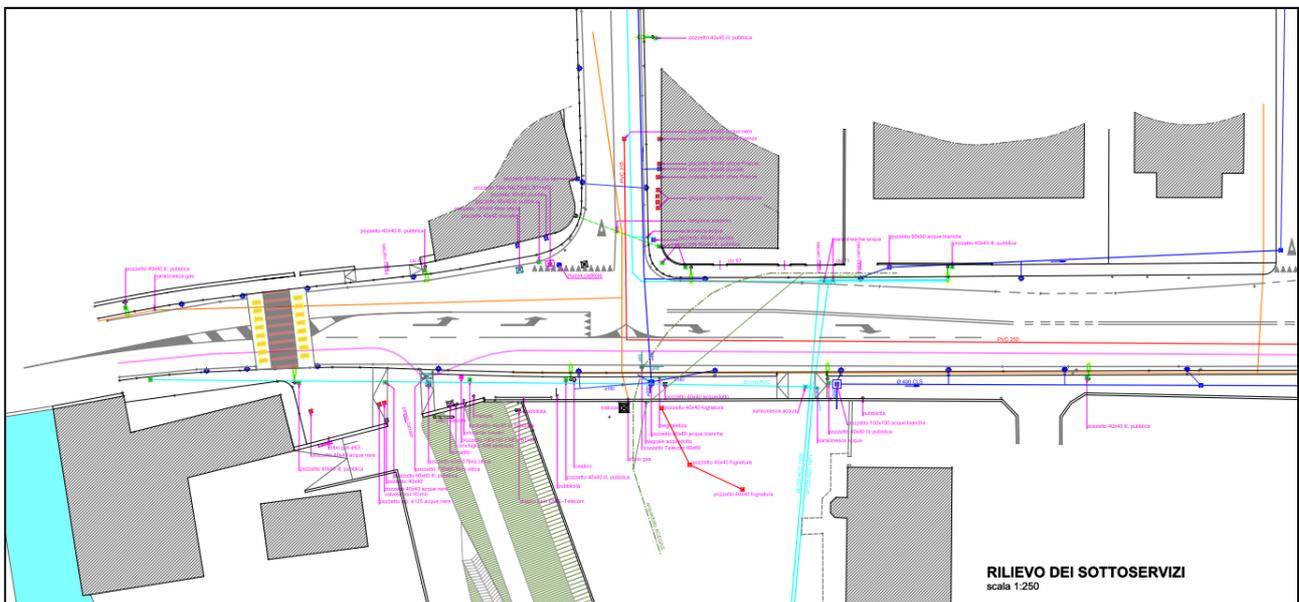
L'incrocio in oggetto registra problemi in termini di fluidità veicolare specialmente negli intervalli di massimo traffico che, provocando code e tempi di attesa elevate, richiede anche la presenza della Polizia Municipale per la regolamentazione del traffico.

Si è proceduto anche al rilievo dei vari sottoservizi e delle linee aeree presenti al fine di valutare eventuali interferenze in fase di progetto. Si è riscontrata l'interferenza di :

- una linea elettrica aerea inattiva con relativo palo di cui si deve prevedere il lievo;

- un traliccio metallico che apparteneva ad una linea elettrica privata ora eliminata, il traliccio dovrà essere demolito;
- una linea telefonica, sempre aerea, la quale insistendo su due pali dei quali si prevede il lievo, dovrà essere modificata dall'ente gestore con percorso sia aereo che interrato attraverso la realizzazione di un cavidotto;
- un armadio a servizio di un gestore della rete fibre ottiche comunali che dovrà essere eliminato; previste lavorazioni sulla rete che il relativo ente effettuerà in un pozzetto di prossimità e lavorazioni di ampliamento del pozzetto stesso;
- una infrastruttura cavidotto rete fibre ottiche con pozzetto di linea sull'attuale marciapiede, pozzetto che dovrà essere livellato con conseguente ricarica del manto della viabilità.

In relazione all'interferenza del muro a ridosso dell'argine secondario del fiume Tesina, la specifica pratica di richiesta di concessione idraulica al Genio Civile di Vicenza gestita dal Comune di Torri di Quartesolo prevederà la demolizione con relativo arretramento dell'argine.



Rilievo dei sottoservizi

Lavorazioni previste alle reti acquedotto e gas sull'attuale sede stradale, che i rispettivi Enti hanno concordato con il Comune di Torri di Quartesolo, dovranno essere eseguite necessariamente prima dell'inizio delle lavorazioni della rotatoria in quelle aree.

3. Descrizione del Progetto

3.1 Pianificazione procedimentale

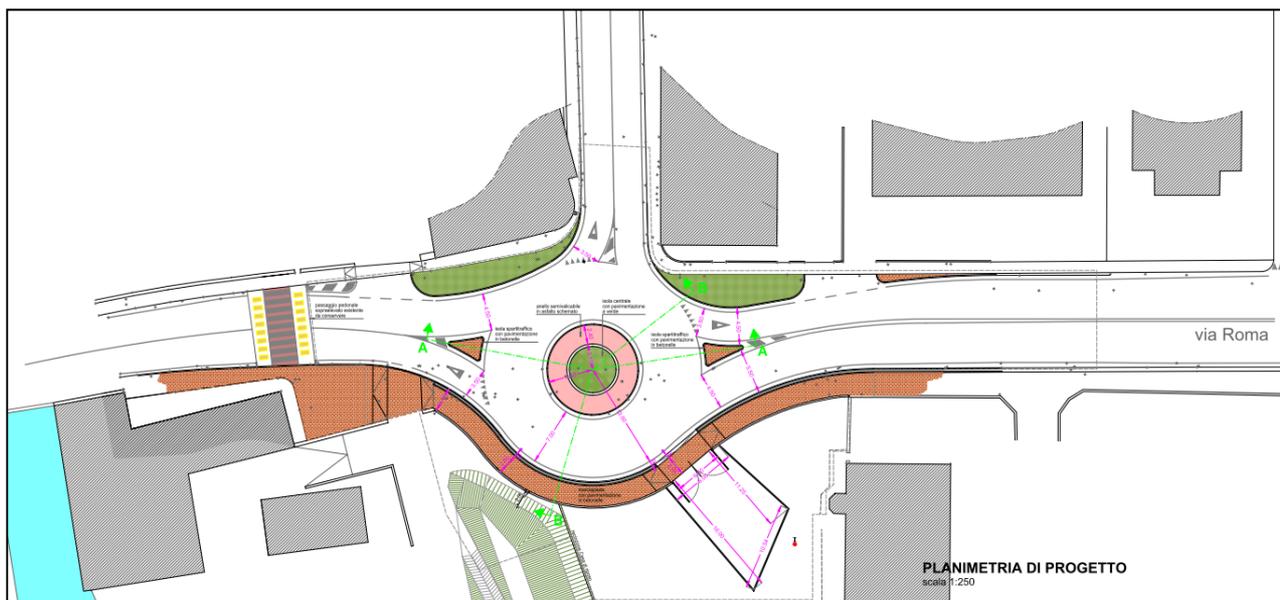
In riferimento ai flussi di traffico dello stato attuale non è risultato necessario effettuare approfondimenti tecnici con nuove attività di indagine. Si sono utilizzati, come già riportato nel progetto preliminare, i rilievi effettuati dall'Amministrazione Comunale. I rilievi veicolari manifestano problemi di congestione dell'intersezione con flussi di circa 1800-2200 veicoli/ora nelle ore di punta (8.00-10.00 e 16.00-18.00) con episodi di accumulo legati principalmente alla effettuazione della svolta a sinistra sia da Via Roma che da Via Marconi.

Sulla base di tutto ciò si è proceduto alla progettazione di un sistema a rotatoria. Questo sistema, non attribuendo priorità a nessuna delle arterie che confluiscono nell'intersezione, genera i seguenti benefici:

- la moderazione della velocità di approccio all'intersezione anche dei mezzi che attualmente attraversano linearmente l'intersezione nei due sensi con direttrice Est-Ovest ;
- vantaggi in termini di sicurezza grazie all'eliminazione dei punti di conflitto e della riduzione della velocità;
- migliori condizioni di visibilità nelle manovre di immissione;
- maggiore funzionalità del nodo viario con tempi di attesa inferiori rispetto allo stato attuale;
- la riduzione delle emissioni sonore;
- la riduzione del consumo di carburante che si traduce in una riduzione delle emissioni inquinanti.

3.2 Dimensionamento dell'opera

Con l'analisi dei dati e dei vincoli descritti è stato elaborato il progetto di una **rotatoria compatta** come di seguito rappresentata:



Planimetria progetto

Per il dimensionamento della rotatoria in oggetto si è fatto riferimento al decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – 19 Aprile 2006 – “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali”. Questo provvedimento limita il valore cogente delle prescrizioni in esso contenute alle solo nuove intersezioni, nelle more della definizione delle norme sugli adeguamenti delle strade esistenti, da emanarsi ai sensi del Decreto 22 aprile 2004, n. 67/S del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Nel caso di interventi di adeguamento di intersezioni esistenti, come il caso attuale, le prescrizioni contenute nel decreto sono state considerate come riferimento a cui tendere la progettazione.

La progettazione delle rotatorie compatte (diametro esterno compreso tra 25 e 40 m) prevede isole di separazione rialzate comprendenti un’isola centrale non sormontabile. Le velocità medie in ingresso sono moderate e si assestano intorno ai 25 km/h, valori questi ricavati principalmente attraverso la deflessione all’ingresso dei rami.

Il dimensionamento della rotatoria è ovviamente condizionato dai vincoli strutturali presenti, ben evidenti nel rilievo planialtimetrico dello stato di fatto, come gli edifici sul fronte Nord direttamente prospicienti le Via Roma e Marconi, gli accessi carrabili, ecc. L’inserimento della rotatoria si limita all’occupazione a Sud di un’area privata della Casa di Riposo coniugi Godi Sgargi, area attualmente destinata a parco.

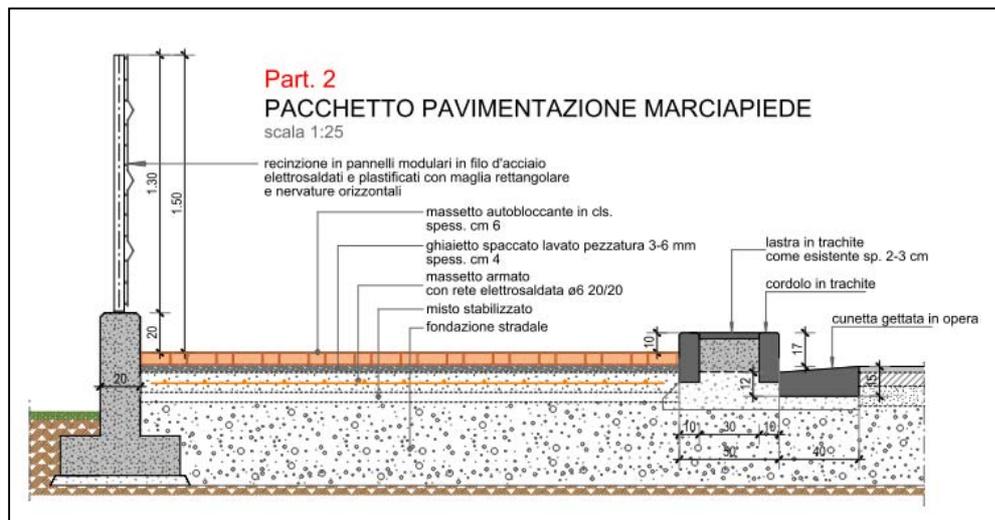
In base a quanto esposto il progetto prevede una rotatoria planimetricamente di **forma circolare** con diametro esterno di m 27.00 (26.00+2x0.50), **isola circolare centrale** inerbita del diametro di m 6.20, **corona giratoria** di larghezza m 7.00 utili, **fascia sormontabile** della larghezza di m. 2.40, **banchine laterali** di larghezza m. 0.50. Due aiuole spartitraffico sono poste sulle

deflessioni dei rami di via Roma mentre per facilitare l'immissione di mezzi pesanti in via Marconi l'isola spartitraffico verrà realizzata solamente attraverso segnaletica orizzontale. Due aiuole inerbite sono previste sul lato Nord al fine di realizzare le suddette deflessioni che fanno convergere gli assi stradali verso il centro della rotonda.

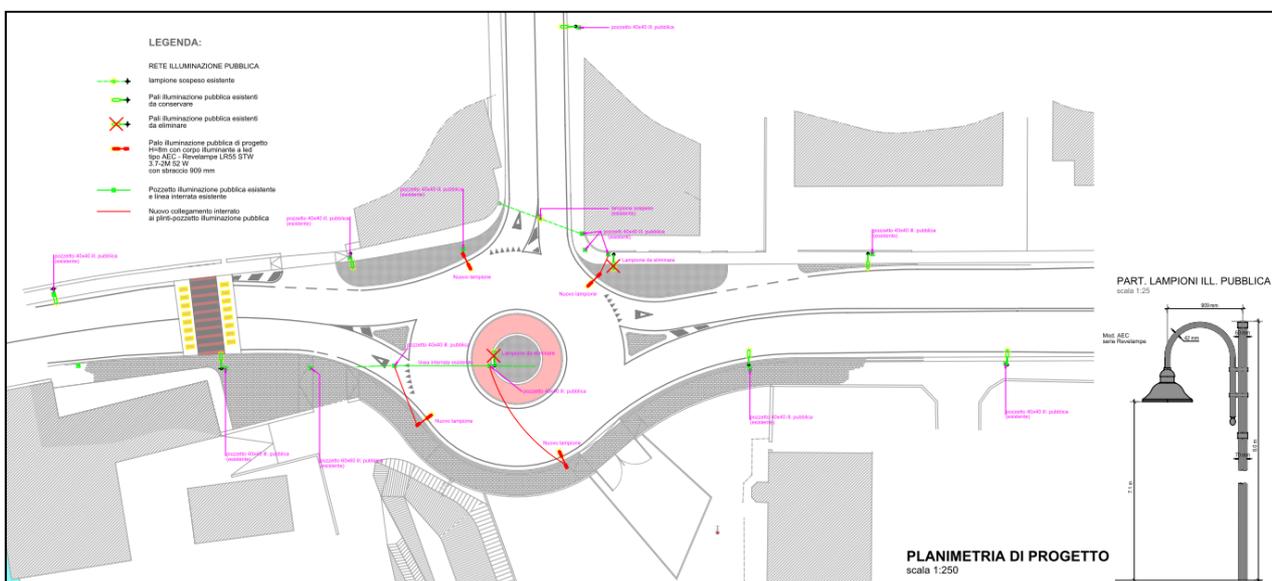
Non sono previste significative variazioni di quota dell'attuale piano stradale se non per la modifica della regimentazione delle acque meteoriche.

Come già riportato nel progetto preliminare la capacità di smaltimento teorica della rotonda di progetto si può stimare in circa 2000-2400 veicoli/ora, valore congruo con i flussi rilevati.

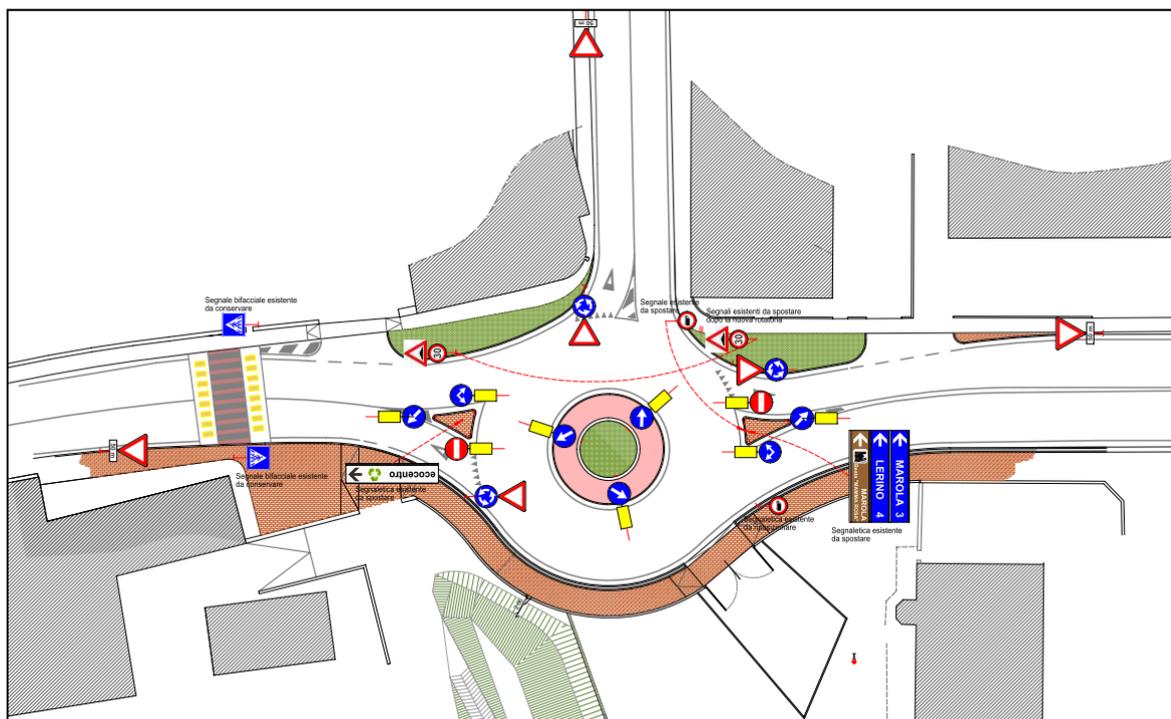
Completano l'intervento la ricostruzione in fregio alla rotonda sul lato sud del percorso ciclopedonale misto, la nuova recinzione dell'area privata, l'impianto di illuminazione, la segnaletica orizzontale e verticale.



Trattandosi di lavorazioni che vengono eseguite solo sulla superficie dell'attuale piattaforma stradale il progetto non prevede la realizzazione di nuove opere a rete; saranno eseguiti solo spostamenti o nuove caditoie e pali di illuminazione utilizzando gli stacchi esistenti.



Completano l'opera la segnaletica orizzontale e verticale.



Non vengono interessati nuovi aspetti che possano riguardare in modo sostanziale la geologia, la idrologia ed idraulica, la geotecnica se non la sola realizzazione dell'ampliamento della fondazione stradale per la porzione di rotatoria che rientra nell'area oggetto di esproprio.

Inoltre con nota Prot. N.16051 del 24-08-2018 l'Amministrazione, attraverso specifiche motivazioni e precisazioni, ritiene non necessari né un aggiornamento dello studio del traffico, né una valutazione previsionale di impatto acustico.

Il progetto recepisce, come da nota del Comune di Torri di Quartesolo prot. n. 10137 del 24/05/2018 alla Casa di Riposo Godi Sgargi, le seguenti ulteriori opere:

- nuovo ingresso alla struttura dalla rotatoria con cancello a due ante
- piazzola per i VV.FF. in corrispondenza del cancello di cui sopra
- barriera vegetale antirumore del tipo ad arbusti sempreverdi di altezza non inferiore di m 1.50 e del tipo che possano arrivare all'altezza di m 4.00.

Le dimensioni geometriche dell'intervento sono riportate in dettaglio negli specifici elaborati grafici di planimetria, sezione, comparazione e particolari.

4. Vincoli ed prescrizioni

L'opera in oggetto ricade per la maggior parte in area pubblica di proprietà comunale, in parte demaniale (Genio Civile per l'argine) ed infine in parte nell'area privata della Casa di Riposo coniugi Godi Sgargi (attuale area a parco).

Per la parte di competenza del Genio Civile di Vicenza l'Amministrazione Comunale procede con richiesta di concessione idraulica al Genio Civile di Vicenza per la demolizione della porzione di muratura con relativo arretramento dell'argine.

Per la parte di area privata è necessario avviare la procedura di acquisizione ai sensi del DPR 327/2001 e s.m.i.

L'intervento non ha alcuna controindicazione urbanistica.

L'intervento non necessita di Valutazione di Incidenza Ambientale come risulta dalla dichiarazione e dalla relazione tecnica di supporto elaborato R9.

Come già detto precedentemente l'attuale intersezione, in centro abitato, è caratterizzata da notevoli flussi di traffico. Ne è quindi preclusa la possibilità di chiusura. Visti anche gli spazi limitati per il cantiere risulta necessario sviluppare le lavorazioni in "fasi di lavoro" ad ognuna delle quali viene associato uno specifico piano di mobilità come indicato negli elaborati (di cui al Piano di sicurezza e coordinamento) Tav. n.: SIC 1; SIC 2; SIC 3; SIC 4.