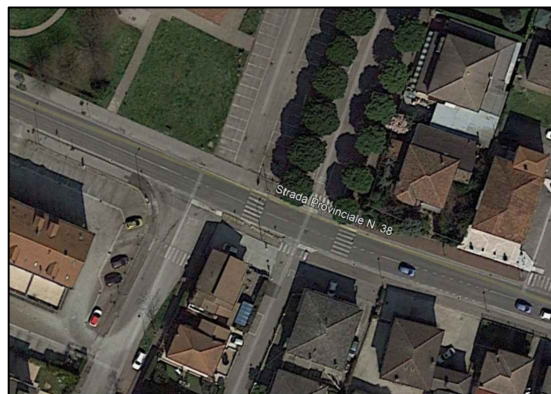
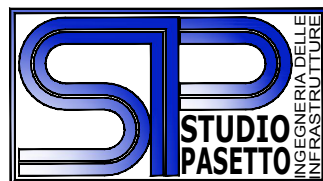


COMUNE di SACCOLONGO

**MESSA IN SICUREZZA INCROCIO
VIA ROMA (S.P. 38), PIO XII, GORIZIA
CON REALIZZAZIONE DI ROTATORIA
CUP G41B19000550004 – CIG 87179274F2**

**PROGETTO DEFINITIVO****RELAZIONE GENERALE***Studio di progettazione***Prof. Ing. Marco Pasetto**

Via Curtatone e Montanara n° 3

35141 PADOVA

TEL. E FAX 049 8711835

e-mail: studiopasetto@tin.it

Elaborato N°

B

Scala:

-

Nome File:

B_Saccolongo_Rel_Gen.docx

Data:

Giugno 2022

IL PROGETTISTA:

Ing. Marco Pasetto

Collaborazione:



PROVINCIA DI PADOVA COMUNE DI SACCOLONGO

MESSA IN SICUREZZA INCROCIO VIA ROMA (S.P. 38), PIO XII, GORIZIA CON REALIZZAZIONE DI ROTATORIA

Relazione

1. Introduzione: obiettivi del progetto

Il presente progetto è finalizzato a risolvere una criticità viabilistica in Comune di Saccolongo, lungo Via Roma-Scapacchiò Est (S.P. n. 38), in corrispondenza della intersezione di Via Roma-Via Pio XII-Viale Pio X-Via Colli Euganei/Pasubio.

L'obiettivo è il riordino di intersezioni ravvicinate e frequenti a nord e sud di Via Roma, fra l'innesto di Viale Pio X-Via Pio XII-Via Colli Euganei/Pasubio e l'intersezione semaforizzata di Via Bellinaro-Via San Francesco. L'intervento intende risolvere le situazioni attuali di congestione della circolazione, soprattutto nelle ore di punta del traffico veicolare, determinate dalla concentrazione di ricettori (scuole, Casa Sacro Cuore, esercizi commerciali, come anche, palestra, municipio, ecc., nonché residenze) il cui traffico indotto determina interferenze che causano riduzioni del Livello di Servizio e dell'efficienza lungo la strada principale. Al contempo, l'intervento si pone l'obiettivo di individuare più sicuri ed efficienti percorsi per le utenze deboli, soprattutto in attraversamento della Strada Provinciale.

A tal fine, si è provveduto a valutare i flussi di traffico nell'ora di punta del mattino (7.00-10.00), a partire da dati storici in disponibilità dell'Amministrazione o acquisiti con apposito conteggio, con lo scopo di ricostruire le manovre fra i diversi rami e le origini/destinazioni degli spostamenti, sia nel giorno feriale medio, sia in giorno di mercato. Successivamente, mediante modello di microsimulazione, sono state ricostruite le condizioni di deflusso attuali, per poi implementare scenari di variante, basati su scelte infrastrutturali alternative. Utilizzando i principali indicatori di funzionalità della rete (tempi di ritardo, tempi di percorrenza, velocità, lunghezza delle code ecc.), sono state definite nuove soluzioni viabilistiche finalizzate ad ottimizzare il transito nell'ambito di analisi. Fra queste, la realizzazione di rotatoria fra Via Roma (S.P. n. 38), Via Colli Euganei, Viale Pio X e Via Pio XII.

2. La rete viaria

L'ambito soggetto ad intervento si sviluppa su e attorno la S.P. n. 38 "Scapacchiò" nell'attraversamento del centro abitato del capoluogo comunale di Saccolongo, a partire dall'intersezione fra Via Roma, Via Colli Euganei (accesso Via Pasubio), Via Pio XII, Via Gorizia e l'intersezione semaforizzata fra la stessa Via Roma, Via Bellinaro e Via San Francesco. Si tratta di un

ambito urbano, caratterizzato dalla presenza di numerose intersezioni, peraltro ravvicinate, variamente regolate. In particolare, su Via Roma si connettono:

- A sud, Via Colli Euganei (che costituisce anche accesso di Via Pasubio), strada a carreggiata singola bidirezionale, che serve un ampio quartiere prevalentemente residenziale, sviluppato ai margini della Strada Provinciale ed esteso a nord fino a Via Monte Grappa, che si immette presso il Municipio; la via si presenta inizialmente con un'ampiezza superiore a 10 metri, cinta da marciapiedi ad ambo i lati, per poi ridimensionarsi nel tratto che piega ad ovest, parallelo a Via Roma (poco più di 7 metri di carreggiata), e nell'innesto di Via Pasubio;
- A nord, leggermente disassato rispetto a Via Colli Euganei, Viale Pio X che, nell'attuale configurazione, manca di immissione su Via Roma, essendo destinato ad area di parcheggio a servizio della Scuola Primaria G. Pascoli, della Scuola Secondaria di I grado L. da Vinci, della Palestra comunale, della Chiesa Parrocchiale di S. Maria Assunta, di servizi e negozi del centro cittadino e, nei giorni previsti, del Mercato; la strada-parcheggio è molto ampia, costituita da corsia di manovra centrale di circa 6,50 metri e due file laterali di stalli di sosta "a pettine", profondi 5 metri;
- A nord, parallela a Viale Pio X, da questo disassata per circa 20 metri, Via Pio XII, strada a carreggiata unica bidirezionale, che costituisce l'accesso principale a tutti i poli attrattori più sopra menzionati ed al parcheggio a loro servizio; anche in questo caso, la strada è molto ampia, e presenta una piattaforma di circa 11 metri, con occasionali stalli di sosta in linea ai due margini, ed è cinta da aiuole alberate e marciapiedi;
- A sud, in asse con Via Pio XII, Via Gorizia, strada chiusa a carreggiata unica, che serve un ambito residenziale, il quale costituisce l'ideale prosecuzione a sud dell'analogo ambito sviluppatosi attorno alla vicina Via Colli Euganei; diversamente dalle altre strade sopra esaminate, Via Gorizia presenta una piattaforma angusta, con larghezza di circa 6 metri tra proprietà privata e proprietà privata, non ha marciapiedi e lo spazio stradale è occupato per tratti ad ovest da stalli di sosta longitudinali;
- A nord, 55 metri dopo Via Pio XII, Via Vittorio Veneto, strada a carreggiata unica bidirezionale chiusa, che si estende per circa 90 metri dalla Strada Provinciale; la strada ricorda Via Gorizia per dimensioni, struttura e composizione; in questo caso, gli stalli longitudinali sono ad est;
- A nord, a poco meno di 50 metri da Via Vittorio Veneto, Via S. Francesco, strada a senso unico che confluisce in Via Pio XII; rappresenta l'accesso diretto alla Casa Sacro Cuore P.P. Francescani e ne serve l'antistante parcheggio; la via presenta una larghezza poco superiore a 5 metri nel tratto che ha origine dalla strada provinciale; successivamente è costituita da una sorta di anello rotatorio, composto dal prolungamento del tratto a senso unico a sud (larghezza di carreggiata prossima a 5 metri) e da un tratto parallelo (di 6 metri), percorso in senso contrario, che costituisce corsia di manovra per un parcheggio composto da due file di stalli ortogonali;
- A sud, in asse con Via S. Francesco, Via Bellinaro, strada a carreggiata unica bidirezionale, la cui intersezione con Via Roma è regolata mediante semaforo; Via Bellinaro, tramite Via Boccalara/Via Bettine-Via Perarolo e Via S. Antonio collega il centro cittadino con le località Bellinaro e Montecchia, mentre a sud-ovest, per mezzo di Via Selve unisce il centro alla località Selve; Via Bellinaro presenta nel tratto prossimo a Via Roma una carreggiata di circa 6 metri, con marciapiede a est (interrotto presso l'intersezione) e percorso ciclo-pedonale a ovest;
- Sempre a sud, a circa 200 metri da Via Bellinaro, le Vie Trento, Trieste e Marconi, tutte a carreggiata singola bidirezionale, di cui le prime due collegano Via Roma con la retrostante, quasi parallela, Via Bettine, mentre la terza è chiusa; hanno tutte dimensioni assai ridotte (carreggiata di poco superiore a 5 metri) e solo Via Marconi presenta marciapiedi.



Via Roma (S.P. n. 38) è una strada a carreggiata unica bidirezionale, larga fra 6,0 e 6,5 metri, cinta ad ambedue i lati da banchine pavimentate di entità decimetrica. Ad ambedue i lati si hanno marciapiedi di larghezza e sovrastruttura variabile, talora affiancati da aree pavimentate che rientrano nelle proprietà private antistanti, adibite a parcheggio temporaneo per i fruitori dei servizi e attività. Ad est di Via Bellinaro numerosi edifici (di antica data) sono realizzati senza arretramento rispetto al confine di proprietà; fra le strutture realizzate a ridosso del marciapiede anche l'alto muro che perimetra l'ambito della Casa Sacro Cuore.

Dal punto di vista della classifica amministrativa, Via Roma (S.P. n. 38) è strada provinciale. Le rimanenti sono strade comunali.

Dal punto di vista tecnico-funzionale, nessun elemento viario può essere ascritto alla rete viaria "primaria", avente funzioni di transito e scorrimento sulle lunghe distanze, così come indicato dalle "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" allegate al D.M. 5.11.2001, che definisce i criteri per la classificazione e la gerarchizzazione delle infrastrutture. Lo stesso può dirsi con riferimento alla rete "principale", avente funzioni di distribuzione dalla rete "primaria" alla "secondaria" e alla "locale" sulle medie distanze, costituita da strade extraurbane principali od urbane di scorrimento (a carreggiate separate), con funzioni di spostamento extraurbano interregionale e regionale ovvero di spostamento veloce interquartiere in ambito urbano. Nell'ambito esaminato, la S.P. n. 38 può essere attribuita, quale strada urbana di quartiere, alla rete viaria "secondaria", di penetrazione verso la rete locale, destinata a spostamenti su distanze ridotte per tutte le componenti di traffico. Le rimanenti strade

possono essere attribuite alla rete locale, funzionale all'accessibilità ai singoli insediamenti, mediante spostamenti su brevi distanze, di carattere interlocale e comunale. Le strade sono "locali urbane".

Con riguardo ai percorsi destinati alle utenze deboli, si osserva che le principali strade esaminate sono dotate normalmente di marciapiede ai due lati della piattaforma; fanno eccezione le strade locali di minor dimensione (Vie Gorizia, Vittorio Veneto, S. Francesco nel tratto sud, Bellinaro parzialmente nel tratto nord, Trento e Trieste), alcune delle quali sono anche cieche. Via Bellinaro presenta un percorso ciclopedonale, che si raccorda con il percorso di Via Roma.

A titolo indicativo si riportano i flussi di traffico rilevati.

Via Roma ovest (direzione Selvazzano Dentro), giovedì

- Flusso 7.00-10.00: 1.532 veicoli
- Picco orario 566 veicoli/ora (07:00-08:00)
- Mezzi pesanti (inclusi autobus): 4%
- Flusso diretto a Selvazzano Dentro (non svolta nelle laterali): 93,0%

Via Roma ovest (direzione Selvazzano Dentro), venerdì

- Flusso 7.00-10.00: 1.836 veicoli
- Picco orario 782 veicoli/ora (08:00-09:00)
- Mezzi pesanti (inclusi autobus): 6%
- Flusso diretto a Selvazzano Dentro (non svolta nelle laterali): 92,3%

Via Roma est (direzione Teolo), giovedì

- Flusso 7.00-10.00: 1.387 veicoli
- Picco orario 518 veicoli/ora (08:00-09:00)
- Mezzi pesanti (inclusi autobus): 5%
- Flusso diretto a Teolo (non svolta nelle laterali): 91,6%

Via Roma est (direzione Teolo), venerdì

- Flusso 7.00-10.00: 1.392 veicoli
- Picco orario 559 veicoli/ora (08:00-09:00)
- Mezzi pesanti (inclusi autobus): 6%
- Flusso diretto a Teolo (non svolta nelle laterali): 92,5%

Via Gorizia, giovedì

- Flusso 7.00-10.00: 28 veicoli
- Picco orario 11 veicoli/ora (07:00-08:00)
- Mezzi pesanti (inclusi autobus): 0%

Via Gorizia, venerdì

- Flusso 7.00-10.00: 40 veicoli
- Picco orario 16 veicoli/ora (08:00-09:00)
- Mezzi pesanti (inclusi autobus): 0%

Via Colli Euganei/Pasubio, giovedì

- Flusso 7.00-10.00: 59 veicoli
- Picco orario 32 veicoli/ora (07:00-08:00)
- Mezzi pesanti (inclusi autobus): 0%

Via Colli Euganei/Pasubio, venerdì

- Flusso 7.00-10.00: 110 veicoli
- Picco orario 63 veicoli/ora (07:00-08:00)
- Mezzi pesanti (inclusi autobus): 0%

Via Pio XII, giovedì

- Flusso 7.00-10.00: 272 veicoli
- Picco orario 159 veicoli/ora (08:00-09:00)
- Mezzi pesanti (inclusi autobus): 0%

Via Pio XII, venerdì

- Flusso 7.00-10.00: 249 veicoli
- Picco orario 190 veicoli/ora (08:00-09:00)
- Mezzi pesanti (inclusi autobus): 2%

3. L'intervento

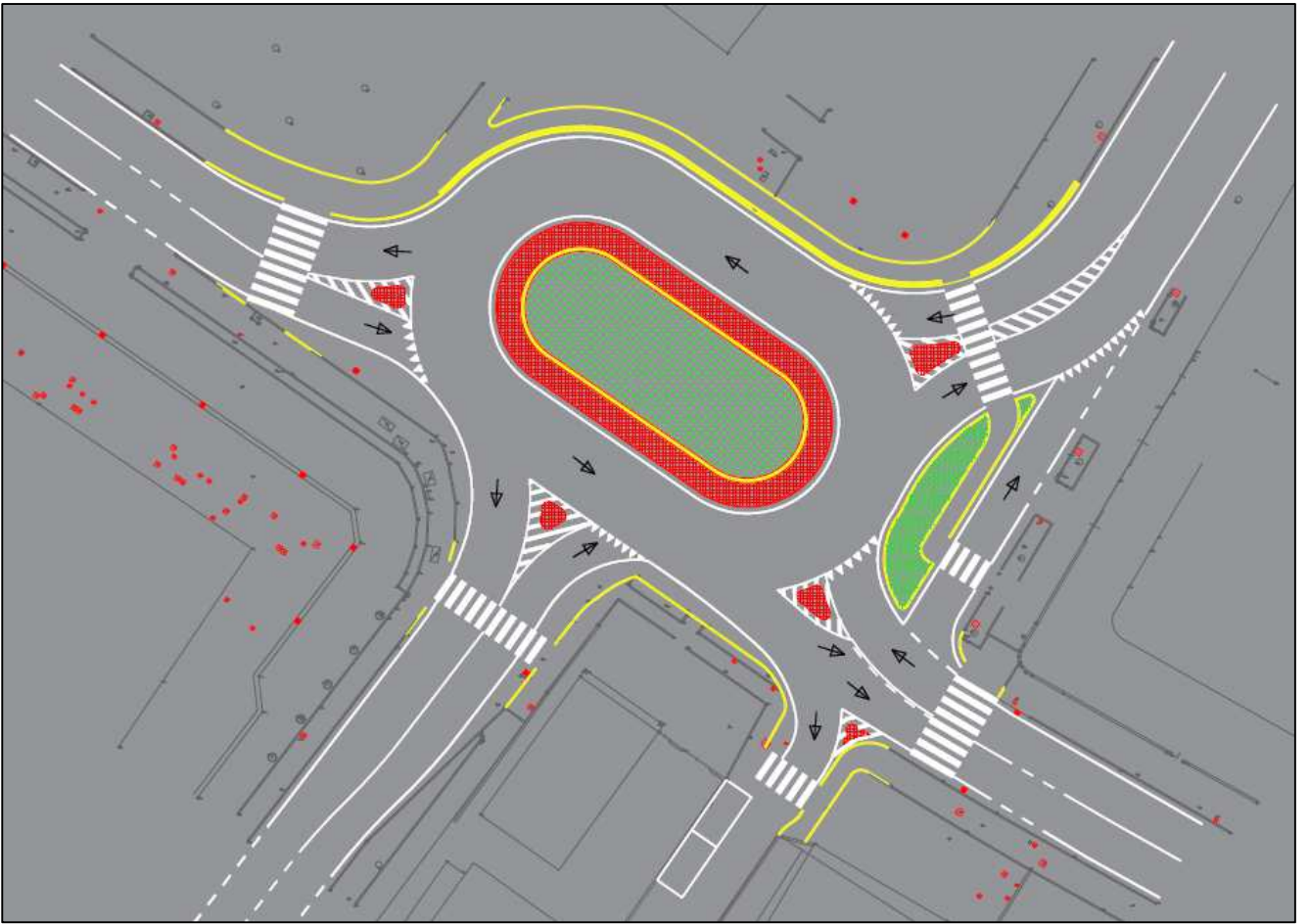
L'intervento consiste nella realizzazione di una rotatoria allungata con dimensione trasversale dell'isola centrale (compresa banchina calpestabile) di 14 metri, dimensione longitudinale 30,50 metri. L'anello giratorio è di 7 metri ed è cinto da banchina esterna di 50 cm e marciapiedi di almeno 1,5 metri. Le corsie di entrata in rotatoria hanno larghezza minima di 3,50 metri e di uscita di 4,50 metri, ma le larghezze sono adeguate per consentire la regolare iscrizione di mezzi pesanti. Tutti gli ingressi ed egressi sono a corsia singola; la separazione di entrate ed uscite è garantita da isole spartitraffico. La geometria della rotatoria è determinata dalla necessità di regolamentare entrate ed uscite in 5 rami, di cui i 3 laterali disassati: Via Gorizia e Via Pio XII si fronteggiano, mentre Via Colli Euganei presenta il proprio asse 27 metri a ovest di Via Gorizia.

Il progetto, seppur adeguamento di intersezioni esistenti, è conforme alle indicazioni del D.M. 19/04/2006.

Nell'ambito del progetto si prevedono, nello specifico:

- la realizzazione di una controstrada (riservata ai residenti) di fronte alle abitazioni di Via Pio XII prossime alla S.P. n. 38, al fine di conservare gli accessi carrabili esistenti;
- un senso unico in Via Gorizia, dato che le immissioni sulla Strada Provinciale non sarebbero compatibili con la nuova struttura dell'incrocio, per motivi di visibilità e geometria della rotatoria;
- la costruzione di una bretella stradale fra Via Gorizia e Via Pasubio, attraverso la preesistente area verde, al fine di poter adottare il senso unico di cui sopra;
- l'eliminazione in Via Gorizia di 4 stalli "a spina di pesce" e di 1 posto auto destinato a disabili, onde realizzare la nuova bretella di collegamento con Via Pasubio;
- la realizzazione di nuovi posti auto in Via Gorizia, che guadagna spazio per la carreggiata, a causa della istituzione del senso unico.

L'intervento comprende l'adeguamento e completamento di marciapiedi, lo spostamento di alcune reti tecnologiche e sottoservizi, laddove interferenti con le opere di progetto.



4. Riferimenti legislativi e normativi

Il progetto è sviluppato nel rispetto di Norme e Decreti vigenti e, in particolare:

- D. Lgs. 30/04/1992 n. 285 e s.m.i. – Nuovo codice della strada;
- D.P.R. 16/12/1992 n. 495 e s.m.i. – Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo Codice della strada;
- D.M. 05/11/2011: Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade.
- D.M. 19/04/2006: Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali.
- D. L.vo Decreto legislativo n. 50 del 18 aprile 2016: “Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture” (e s.m.i.).
- D. Ministero I.T. n. 49 del 7 Marzo 2018: “Regolamento recante approvazione delle linee guida sulle modalità di svolgimento delle funzioni del direttore dei lavori e del direttore dell'esecuzione”.
- D.P.R. n. 207 del 5 Ottobre 2010: “Regolamento di esecuzione e attuazione del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, recante Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle Direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE”.
- D. Ministero LL.PP. n. 145 del 19 Aprile 2000: “Regolamento recante il capitolato generale d'appalto dei lavori pubblici, ai sensi dell'articolo 3, comma 5, della legge 11 febbraio 1994, e successive modificazioni” (per quanto applicabile).
- D. L.vo n° 81 del 9 Aprile 2008: “Attuazione dell'articolo 1 della legge 3 agosto 2007, n. 123, in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro” (e s.m.i.).
- D. L.vo n° 152 del 3 Aprile 2006: “Norme in materia ambientale” (e s.m.i.).
- D.I. 17 Gennaio 2018: “Aggiornamento delle Norme tecniche per le costruzioni”.
- Regolamento (UE) n. 305/2011 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 9 Marzo 2011 “che fissa condizioni armonizzate per la commercializzazione dei prodotti da costruzione e che abroga la direttiva 89/106/CEE del Consiglio”.
- Comunicazione 2016/C 126/04 della Commissione nell'ambito dell'applicazione del regolamento (UE) n. 305/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio che fissa condizioni armonizzate per la commercializzazione dei prodotti da costruzione e che abroga la direttiva 89/106/CEE del Consiglio: Pubblicazione di titoli e riferimenti di norme armonizzate ai sensi della normativa dell'Unione sull'armonizzazione.

5. Consistenza delle opere

Gli interventi innanzi descritti richiedono globalmente la seguente tipologia di opere:

1. Rimozione di segnali stradali, di pali di illuminazione pubblica o linee aeree, tutti comprensivi di sostegni e fondazioni, nonché di pozzetti, tubazioni e caditoie e delle fognature o cavidotti esistenti e da sostituire, incluso lo smaltimento in discarica e il reinterro degli scavi, ove non si prevedano nuove opere sostitutive.
2. Lo scavo e/o la demolizione di aiuole, aree verdi, con decorticazione dello stato superficiale, compreso lo smaltimento in discarica del materiale eccedente.
3. Taglio della pavimentazione stradale bitumata; scavo di sbancamento per la formazione o l'allargamento della sede stradale in terreni di varia natura e consistenza; scavi a sezione obbligata per la posa in opera delle tubazioni mediante letto di sabbia. È incluso il carico e il trasporto a rifiuto del materiale.

4. Formazione della fondazione stradale in materiale costituito da tout venant o misto granulometricamente stabilizzato, compresa la preparazione del fondo di posa (livellazione, sagomatura, bagnatura, rullatura), la stesura di emulsione bituminosa per mani di ancoraggio.
5. Realizzazione di pavimentazioni stradali con miscele bituminose (misti e conglomerati) per strati di base, binder, usura; sottofondazioni in conglomerato cementizio o misto naturale; posa cordonate.
6. Realizzazione di isole di traffico rialzate, delimitate da cordonate e con riempimento in materiale vegetale o cubetti in porfido.
7. Fornitura e posa in opera di: segnaletica verticale varia; pali per sostegno di pubblica illuminazione. La posa è comprensiva della fornitura e/o realizzazione di elementi terminali e fondazioni.
8. Realizzazione di segnaletica sulla superficie stradale, con impiego di vernice con perline postspruzzate.
9. Posa in opera di condotte per smaltimento acque meteoriche, caditoie, pozzetti, griglie.
10. Fornitura e posa in opera di pali per pubblica illuminazione, con relativa armatura e punti illuminanti a LED.
11. Soluzione di interferenze con reti tecnologiche e sottoservizi, mediante rimozione e ricollocazione di condotte.

6. Reti tecnologiche e sottoservizi

La realizzazione dell'opera determina interferenze con reti tecnologiche e sottoservizi, la cui ubicazione andrà modificata nei termini compiutamente descritti nel progetto esecutivo, in accordo con gli Enti gestori.

L'ubicazione delle reti è stata individuata sulla base delle informazioni fornite dagli Enti. In fase di realizzazione dei lavori, l'Impresa sarà tenuta ad accertarne l'esatta posizione, onde evitare pericolo per gli operatori e possibili fuori servizio per danneggiamenti. Le decisioni ultime sull'adeguamento dei sottoservizi saranno assunte in redazione di progetto esecutivo.

7. Espropriazioni

In generale, gli interventi compresi nel presente progetto sono da eseguirsi sulla rete infrastrutturale di competenza del Comune di Saccolongo. Tuttavia, la realizzazione delle opere interessa anche, parzialmente, le proprietà private, almeno per quanto concerne la costruzione di parte della rotatoria e delle superfici carrabili modificate.

Si prevede, pertanto, l'espropriazione di superfici appartenenti alle Ditte evidenziate ed elencate nella planimetria catastale allegata al presente progetto, compilata secondo le informazioni desunte mediante visura presso l'Agenzia del Territorio.

8. Elenco elaborati

Il progetto definitivo è costituito dai seguenti elaborati:

- A – Elenco elaborati
- B - Relazione generale
- C – Disciplinare descrittivo e prestazionale degli elementi tecnici
- D – Aggiornamento del documento contenente le prime indicazioni e disposizioni per la stesura dei piani di sicurezza
- E – Elenco Prezzi Unitari

- F – Computo metrico estimativo
- G – Quadro economico
- H – Piano particellare d'esproprio
- 01 – Inquadramento ambito di intervento: Corografia, C.T.R. Piano degli Interventi
- 02 – Inquadramento ambito di intervento: Stato di fatto, rilievo topografico
- 03 – Stato di fatto: reti tecnologiche e sottoservizi
- 04 – Stato di progetto: planimetria
- 05 – Stato di progetto: sovrapposizione allo stato di fatto
- 06 – Stato di progetto: particolari costruttivi
- 07 – Stato di progetto: Segnaletica orizzontale
- 08 – Stato di progetto: Segnaletica verticale
- 09 – Planimetria catastale: piano particellare d'esproprio