



Servizio Assistenza Tecnica Enti Locali



COMUNE DI
VALPERGA

- COMUNE DI VALPERGA -

**S.P. N. 13 " DI FRONT" E S.P. N. 13 DIR. 04
LAVORI DI REALIZZAZIONE DI PERCORSI PEDONALI PROTETTI
IN COMUNE DI VALPERGA**

PROGETTO DEFINITIVO - ESECUTIVO

REV.	DESCRIZIONE-CONTENUTO	DATA	REDATTO	VERIFICATO
0	1° emissione	Giugno 2017	Mg	Gm
<u>REDATTO DAL TECNICO:</u> <input checked="" type="checkbox"/> Ing. MAGNINO Graziano <i>Servizio Viabilità 3</i>			<u>NOME FILE:</u> 1712A_E_01_R_relazione.pdf	
<u>IL PROGETTISTA:</u> <input checked="" type="checkbox"/> Ing. GENNARI Marco <i>Servizio Assistenza Tecnica Enti Locali</i>			<u>CODICE ID. STRADA:</u> S.P. N. 13 - S.P. N. 13 DIR. 04	
 Servizio Assistenza Tecnica Enti Locali PROGETTO REDATTO dalla CITTA' METROPOLITANA DI TORINO			<u>CODICE ID. COMMESSA:</u> 1712A	
<u>IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO:</u> <input checked="" type="checkbox"/> Arch. SANDRETTO Giancarlo <i>Comune di VALPERGA</i>			<u>CODICE ID. OGGETTO:</u> 1712A_E_01_R	
<u>OGGETTO:</u> RELAZIONE TECNICO-ILLUSTRATIVA			<u>SCALA:</u>	
			<u>TAVOLA N°:</u> R.01	

INDICE

1. PREMESSA: LE ESIGENZE DELL'AMMINISTRAZIONE	2
LA SITUAZIONE INIZIALE E LE ESIGENZE ALLA BASE DELL'INTERVENTO	2
2. LOCALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO	2
3. FATTIBILITA' TECNICA - OBIETTIVI DELL'INTERVENTO	6
4. FATTIBILITA' TECNICA - INDICAZIONI DI MASSIMA DELLE CARATTERISTICHE DELL'INTERVENTO	7
5. REGIME VINCOLISTICO.....	9

1. PREMESSA: LE ESIGENZE DELL'AMMINISTRAZIONE

LA SITUAZIONE INIZIALE E LE ESIGENZE ALLA BASE DELL'INTERVENTO

L'analisi dell'attuale situazione attinente le condizioni di sicurezza collegate al transito veicolare lungo la viabilità rappresentata dalla S.P. 13 e due diramazioni nel territorio del Comune di Valperga evidenzia come alcune aree si siano sviluppate attorno a diversi rettilinei, per cui i veicoli passano alternativamente da un ambito essenzialmente percepibile come extraurbano ad un tratto essenzialmente urbano con la presenza di diversi accessi alle abitazioni private che si innestano direttamente sulla suddetta viabilità.

Nelle intersezioni della viabilità provinciale con la viabilità comunale, inoltre, la visibilità per le immissioni risulta abbastanza scarsa, in particolare per le svolte a sinistra.

Particolare attenzione deve essere poi posta al transito degli utenti deboli della strada (pedoni) poiché sono presenti zone limitrofe ad istituti di istruzione (vedasi l'istituto C.I.A.C.) o comunque risultano presenti percorsi fruibili dagli stessi ma non in adeguate condizioni di sicurezza.

Le esigenze alla base dell'intervento ipotizzato sono dunque di migliorare le generali condizioni di sicurezza nella fruibilità della citata viabilità, anche con l'introduzione di diversi percorsi pedonali, mirando poi ad una mitigazione della velocità di percorrenza dei veicoli al fine di incrementare i tempi di percezione di eventuali conflitti nelle svolte a sinistra, con la realizzazione di piattaforme rialzate.

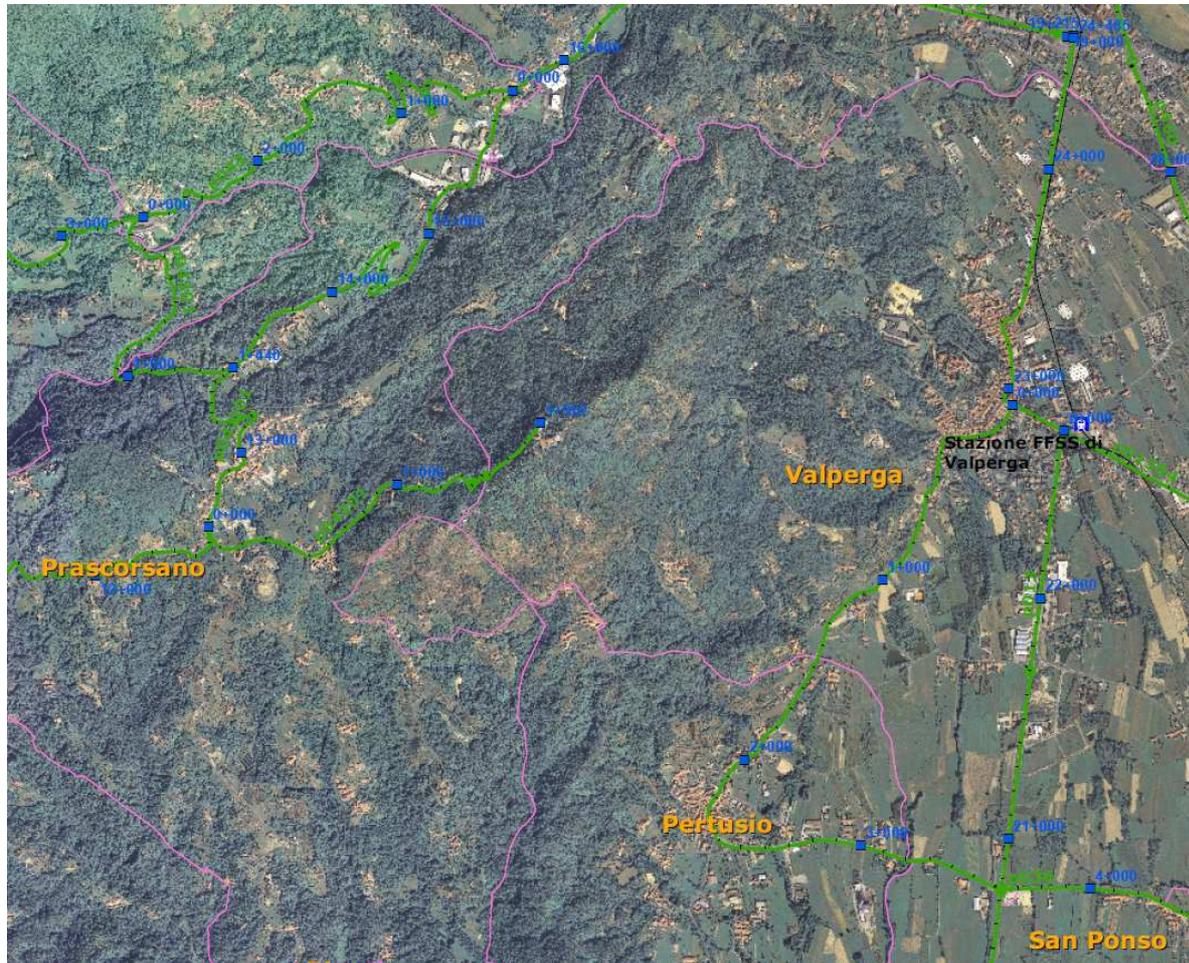
2. LOCALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO

I riferimenti cartografici per l'individuazione degli interventi proposti sono rappresentati da:

- Sezione CTR n. 134040 in scala 1:10.000;
- Sezione CTP n. 134041 in scala 1:5.000
- Sezione CTP n. 134042 in scala 1:5.000

Per la puntuale localizzazione delle proposte di intervento si rimanda alle tavole grafiche di inquadramento allegate al presente studio.

Inquadramento su estratto C.T.R. foglio 134040 (non in scala) e sfondo ortofoto



Rappresentazione grafica del centro abitato lungo le strade di competenza della Città Metropolitana di Torino e relativa legenda

Legenda

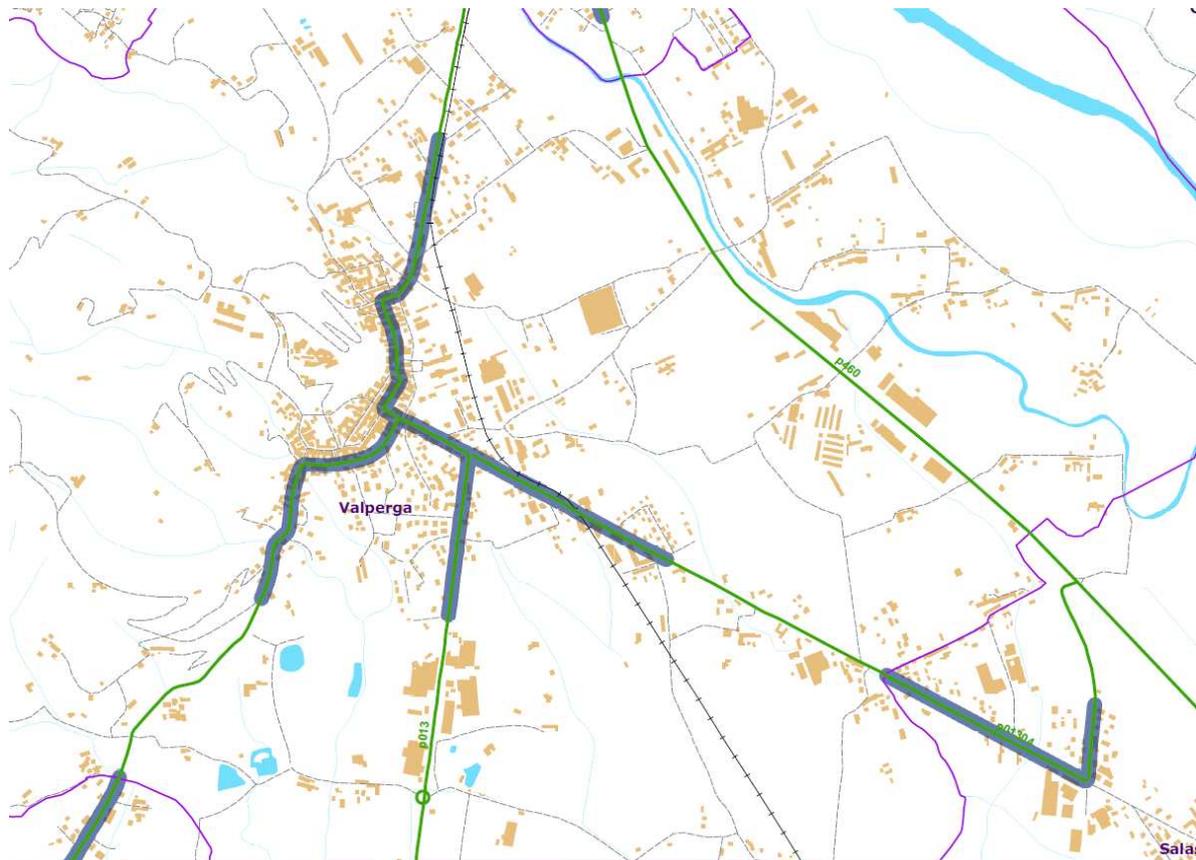
-  Limite provinciale
-  Limiti comunali
-  Delimitazioni centri abitati

Viabilità provinciale

-  strade provinciali

Altra viabilità

-  autostrade
-  superstrade
-  statali
-  comunali
-  Ferrovie
-  Aree urbanizzate
-  Idrografia



3. FATTIBILITA' TECNICA - OBIETTIVI DELL'INTERVENTO

Le esigenze alla base dell'intervento ipotizzato sono dunque di migliorare le generali condizioni di sicurezza nella fruibilità della citata viabilità mirando ad una mitigazione della velocità di percorrenza dei veicoli al fine di incrementare i tempi di percezione di eventuali conflitti.

In generale, uno dei fattori che maggiormente influenza la sicurezza stradale è la velocità dei veicoli. Essa influenza non solo la gravità delle conseguenze degli incidenti, ma anche il numero di sinistri che si verificano. Da qui l'importanza delle sottoclassi di intervento, in ambito infrastrutturali, tendenti ad attuare un controllo delle velocità, che riconduca queste ultime ai livelli consentiti sia dal punto di vista delle regole di circolazione che delle caratteristiche dell'infrastruttura stradale e delle sue funzioni. Gli interventi di mitigazione delle velocità, appartenenti a tale sottoclasse di intervento, attuate per indurre gli utenti a procedere a velocità ridotte e con un maggior grado di attenzione, agiscono sia fisicamente (cambiando le caratteristiche geometriche della strada) che psicologicamente (cambiando la percezione dell'ambiente stradale).

Nella Normativa italiana gli elementi di mitigazione delle velocità si possono considerare come “elementi di arredo funzionale”, definiti dal CNR come “l'insieme di quegli elementi (impianti, attrezzature, ecc.) che sono indispensabili o che, comunque, forniscono un determinante contributo nella corretta utilizzazione delle strade, in termini di sicurezza e fluidità del traffico veicolare e pedonale”.

Alcune delle tipologie di interventi per la mitigazione delle velocità sono l'installazione di limitatori di velocità e l'adeguamento della segnaletica e dell'ambiente stradale.

I limitatori di velocità sono tutti quei dispositivi che agiscono fisicamente sulle velocità attuate dagli automobilisti. Tali dispositivi devono essere posizionati in maniera tale che non si inseriscano con “effetto sorpresa” nell'ambiente stradale, garantendo ampie distanze per la percezione e reazione che consentano ai veicoli di ridurre sufficientemente la velocità. In caso contrario potrebbe non sortirsi l'effetto desiderato, rendendo addirittura più pericoloso il punto in questione. I principali dispositivi di questo tipo sono Aree stradali rialzate o attraversamenti pedonali rialzati, “speed tables”, dossi, speed-cushions (dossi a cuscino), restringimenti della carreggiata con isola centrale o

salvagente pedonali, restringimenti laterali della carreggiata, strozzature, prolungamenti dei marciapiedi, rotatorie e mini-rotatorie.

L'adeguamento della segnaletica e dell'ambiente stradale consiste essenzialmente nell'utilizzazione di dispositivi che agiscono a livello percettivo sul comportamento del conducente in relazione alla velocità adottata.

Tra questi si annoverano: la segnaletica di avviso, le porte di accesso e le deviazioni trasversali. Le "porte di accesso" con lo scopo di creare una chiara demarcazione, visiva e fisica; visiva, enfatizzata attraverso il cambiamento della tessitura superficiale e del colore, e tramite misure verticali quali ad esempio alberi, segnali, dissuasori, portali segnaletici ed una soglia fisica, realizzata mediante la diversificazione/sopraelevazione della superficie stradale con creazione di un restringimento della carreggiata, l'allargamento dei marciapiedi, diversificazione dei materiali del piano viabile.

4. FATTIBILITA' TECNICA - INDICAZIONI DI MASSIMA DELLE CARATTERISTICHE DELL'INTERVENTO

L'intervento prevede:

- ✓ Un tratto di marciapiedi lungo via Busano (SP13);
- ✓ N. 1 piattaforma rialzata all'incrocio di via Villanova con la SP13;
- ✓ N. 1 piattaforma rialzata in via Mazzini, lungo la SP13 dir. 4 , nei pressi dell'istituto CIAC;
- ✓ N. 1 piattaforma rialzata all'incrocio di via Cuornè (SP13) con via Massola;
- ✓ Un tratto di marciapiedi in via Mazzini, lungo la SP13 dir. 4, nei pressi dell'istituto CIAC;
- ✓ La realizzazione di rampe per disabili lungo alcuni marciapiedi esistenti.

Con la realizzazione delle piattaforme rialzate si vuole creare un ostacolo fisico alle velocità piuttosto sostenute dei veicoli che transitano per la viabilità provinciale,

associando così alla segnaletica verticale, una piattaforma che con le sue rampe, presenterà un dislivello massimo di circa 7 cm. per il quale gli autoveicoli saranno costretti a rallentare.

Altro motivo che ha indotto alla scelta delle suddette piattaforme è la perimetrazione del tratto che risulta in centro abitato, per cui si possono prescrivere i 30 km/h come limite massimo di velocità.

Dalle linee guida della Regione Piemonte vi sono dei riferimenti proprio alle piattaforme rialzate, che sebbene non sono presenti nel nostro Codice della Strada, si trovano in diverse “Linee Guida per la redazione della sicurezza stradale urbana”, nonché in vari pareri espressi dalla ex Provincia di Torino, trasmessi assieme a schemi costruttivi dove si evincono rampe di circa 1,50 m. con altezza di circa 7 cm, e per una lunghezza totale della piattaforma di circa 13,00 m.

E' chiaro che tali misure a favore delle utenze deboli risultano più efficaci se accompagnate da accorgimenti quali riduzione della lunghezza dell'attraversamento, marciapiedi, e creazione di zona di accumulo sgombra da auto.

La tecnica di stampa e resinatura “Street Print” nasce in Canada nel 1993. L'idea, originale e rivoluzionaria, consente di creare vari tipi di colorazioni e figure sull'asfalto solitamente piatto e grigio.

Il trattamento di superfici d'asfalto si esegue mediante impressione di speciali matrici metalliche a caldo nella fase di stesa del conglomerato.

La tipologia del sottofondo potrà essere asfalto o CLS e gli spessori della stesa compresi tra i 2 e i 3 cm. Finita la fase di stesa si procede alla resinatura eseguita con speciali prodotti “StreetBond”: particolari resine utilizzate per le colorazioni e l'indurimento di superfici trattate con “Street Print”.

L'applicazione di questa tecnica trova applicazione su parcheggi, dossi dissuasori, aree residenziali, aree pedonali, piste ciclabili, zone di interesse turistico e arredo urbano generale.



Esempi di piattaforma rialzata senza attraversamenti in street print

5. REGIME VINCOLISTICO

Per quanto concerne il rispetto dei vincoli ambientali:

- **non necessita** di relazione geologica, geotecnica e sismica, come richiesto dalle **Norme Tecniche per le Costruzioni**, 2008 e dall'ordinanza del P.C.M. n. 3274 del 20 marzo 2003 **"Primi elementi in materia di criteri generali per la classificazione sismica del territorio nazionale e di normative tecniche per le costruzioni in zona sismica"** e s.m.i., in quanto non sono previste opere d'arte

- **non necessita** di relazione idrologica, idraulica e di studio di compatibilità idraulica in quanto non sono previste variazioni della sagoma del rilevato stradale ma solo opere a raso per la regolamentazione del traffico.
- **non necessita** di valutazione di impatto ambientale in quanto le opere sono interamente comprese nella sede stradale e non sono assoggettate a VIA, in base alla normativa Comunitaria - **Direttiva 85/337/CE** -, Statale - **D.P.C.M. 377/88 e D.P.R. 12 aprile 1996** - e regionale - **Legge 40/1998** e s.m.i. - dove si individuano le categorie progettuali assoggettate a VIA e ne specificano le autorità competenti, suddivide le tipologie di opere ed interventi sottoposti a VIA .