



Oggetto/Luogo:

**VARIANTE N. 35 AL P.R.G.C.
CONTESTUALE ALL'APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI
FATTIBILITA' TECNICO-ECONOMICA (PROGETTO PRELIMINARE)
DEL NODO VIARIO DI INTERSEZIONE TRA LA SS.13 PONTEBBANA
E LE VIE A. GABELLI, M. GRIGOLETTI E BRENTILLA**

Progettista:

arch. RICCARDO TREVISAN

via Papa Luciani, 15 - 30030 Olmo di Martellago (VE)
tel./fax 041 905148 / e-mail: architetto.riccardo.trevisan@gmail.com

In collaborazione con:

arch. MASSIMILIANO MANCHIARO
arch. ALESSANDRO TREVISAN

Responsabile Unico del Procedimento:

geom. MICHELE STANCHINA

Elaborato grafico:

RELAZIONE TECNICA



Data: APRILE 2018

RELAZIONE TECNICA

PREMESSE

La SS 13 “Pontebbana” da tempo è oggetto di studi ed interventi che, come obiettivo, hanno la fluidificazione del traffico e la messa in sicurezza dei nodi più problematici. Già da alcuni anni, lungo la tratta che interessa il territorio del Comune di Pordenone, sono state realizzate rotatorie in corrispondenza dei più importanti nodi viari che hanno consentito di eliminare gli ormai obsoleti impianti semaforici, con evidenti miglioramenti sulla funzionalità e fluidità del traffico veicolare.

Anche il tratto di Pontebbana, localizzato in Comune di Porcia (Corso Italia), sarà oggetto di importanti interventi già programmati dall'Amministrazione Comunale che riguardano in primis gli attuali incroci tra la Statale e la viabilità comunale e finalizzati al miglioramento della sicurezza del traffico attraverso l'eliminazione delle svolte pericolose e delle inversioni di marcia, la riduzione dei tempi di attesa conseguenti alla eliminazione degli impianti semaforici, la riduzione della velocità veicolare.

La nuova disciplina di circolazione adottata per la SS 13 è stata dunque avviata con la messa in funzione di nuove rotatorie e prevede che vengano realizzati altri interventi di riqualificazione adottando e replicando questa tipologia di incrocio che ha già dato ottimi risultati, come già detto, nel territorio del Comune di Pordenone.

DESCRIZIONE DEL PROGETTO (sintesi tratta dalla Relazione Tecnica del progetto)

Lo studio di fattibilità in argomento è conseguente alla oggettiva necessità di intervenire, in modo sostanziale e soprattutto per migliorarne la funzionalità, sul nodo viario tra la Statale n. 13 e le vie comunali Gabelli, Grigoletti e Brentella, ripensando progettualmente ad un “sistema a rotatoria”.

Attualmente la sicurezza alle svolte e le precedenza sul nodo, che è composto da 5 strade confluenti tutte con funzione di collegamento e di distribuzione primaria, sono gestite da un complesso sistema semaforico che negli anni, con l'aumento del traffico e della congestione veicolare, ha visto progressivamente ridotto il suo livello di servizio.

Con queste premesse è necessario pensare ad un intervento progettuale che garantisca i margini di sicurezza dell'impianto semaforico, ma anche un livello di servizio più accettabile, coniugando funzionalità e sicurezza e quindi la rotatoria con precedenza all'anello è apparsa da subito la soluzione più congeniale.

La proposta progettuale doveva comunque confrontarsi con una realtà funzionale e morfologica tutt'altro che semplice.

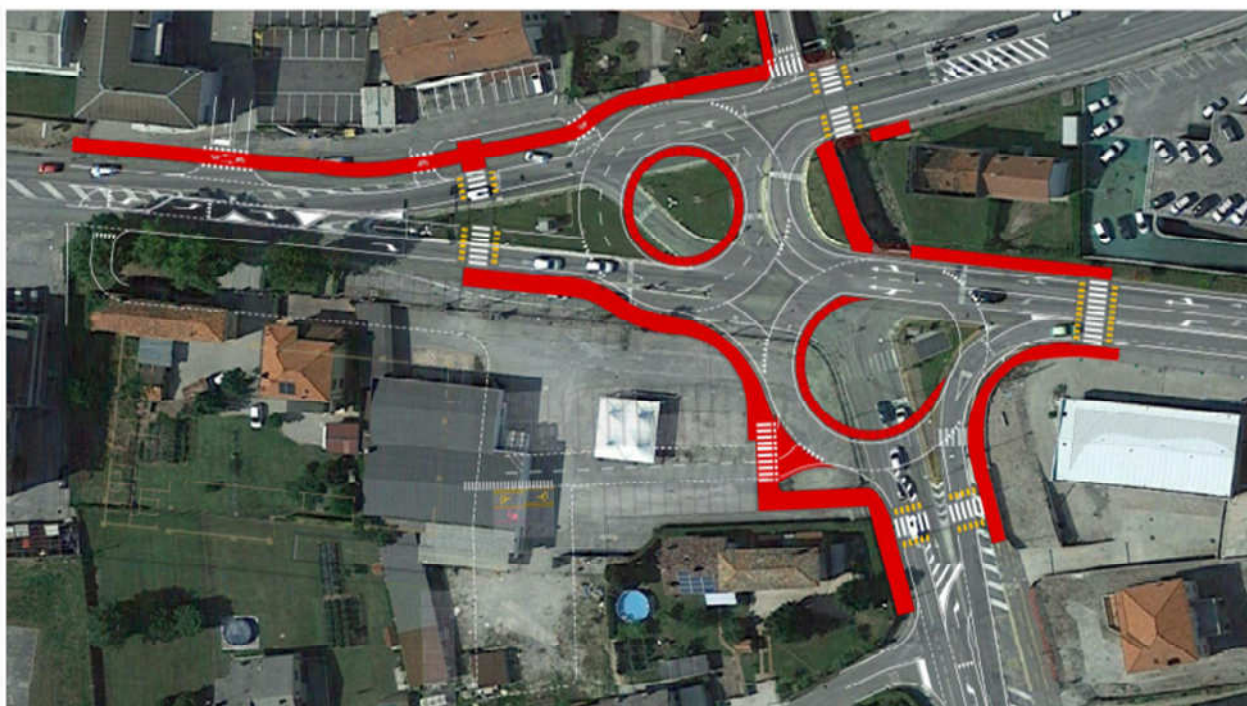
Oltre a precisi vincoli legati alle attività economiche contermini (quali la sede della società Electrolux Italia Spa con accesso/uscita dallo stabilimento gestiti dal proprio impianto semaforico), esistono importanti limitazioni fisiche (tratto intubato del Canale Brentella e copertura sifone

idraulico) che hanno fortemente influenzato il progetto e ne caratterizzeranno il funzionamento, soprattutto nella sua fase sperimentale/provvvisoria.

La proposta di progetto prevede una doppia rotatoria collegata da un breve tratto a perdita di precedenza con idonee corsie di canalizzazione e di svolta, rafforzate da adeguata segnaletica di indirizzamenti.

L'intervento si colloca all'interno di aree già in disponibilità del Comune di Porcia eccetto per un area di circa 750 m² da reperire all'interno di una proprietà privata prospiciente la via comunale Gabelli.

Le strade interessate dall'intervento sono: Corso Italia (tratto di Statale n. 13 in Comune di Porcia), viale Venezia (tratto di Statale n. 13 in Comune di Pordenone), via Brentella (direttrice verso il Comune di Roveredo in Piano), viale Grigoletti (direttrice verso il Comune di Pordenone) e via Gabelli (direttrice verso il Comune di Porcia).



Inserimento dell'intervento nell'ortofoto

La rotatoria localizzata lungo la Pontebbana avrà un diametro di 36 m. ed un anello circolatorio lungo 8 m. (più 1,5 m. di anello sormontabile per facilitare il transito dei mezzi pesanti); i rami confluenti avranno una larghezza minima di 4,20 m. come i rami di uscita; i raggi di curvatura di ingresso/uscita mediamente saranno di 12,5 m.; solo in un caso particolare, per evidenti condizioni geometriche imposte dalla morfologia del luogo, il raggio minimo non supererà i 10 m. ma sarà comunque prevista una larghezza di 5,25 m. per il ramo uscente.

La rotatoria localizzata tra via Gabelli e viale Grigoletti avrà un diametro di 36 m. ed un anello circolatorio largo 5,50 m. (più 1,5 m. di anello sormontabile per facilitare il transito dei mezzi pesanti); i rami confluenti avranno una larghezza minima di 4,20 m. come i rami di uscita; i raggi di curvatura mediamente saranno di 12 m.

La nuova configurazione spaziale consentirà di reperire idonei spazi per la pedonalità e la continuità ciclabile, oltre che per migliorare esteticamente il nodo con arredo verde arbustivo e tappezzante.

La messa in sicurezza dei pedoni sarà altresì implementata grazie alla realizzazione di attraversamenti pedonali resi ben visibili grazie ad una localizzata ricarica di asfalto (che

contribuirà a ridurre le velocità in approccio al nodo) e successiva finitura con stampaggio e coloritura di rampe di attacco e fondo stradale. Lo smaltimento delle acque meteoriche superficiali sarà migliorato e potenziato con un'integrazione all'impianto esistente; l'area del nuovo incrocio è munita di illuminazione pubblica che verrà in parte recuperata ed integrata con un nuovo impianto a luce radente che metterà in evidenza, nelle ore serali, non solo le corsie in approccio ma soprattutto le isole rotazionali e gli anelli di circolazione.

All'interno del sedime stradale coinvolto nell'intervento corrono tubazioni, canalizzazioni e vari sottoservizi che non dovranno essere alterati, se non per eventuali allacci e leggere modifiche/spostamenti e per la messa in quota dei pozzetti alle nuove quote di progetto.

Nel quadro economico dell'opera, comunque, è prevista un'apposita voce che interessa eventuali interventi per l'adeguamento dei sottoservizi presenti nell'area di intervento.



Estratto del progetto



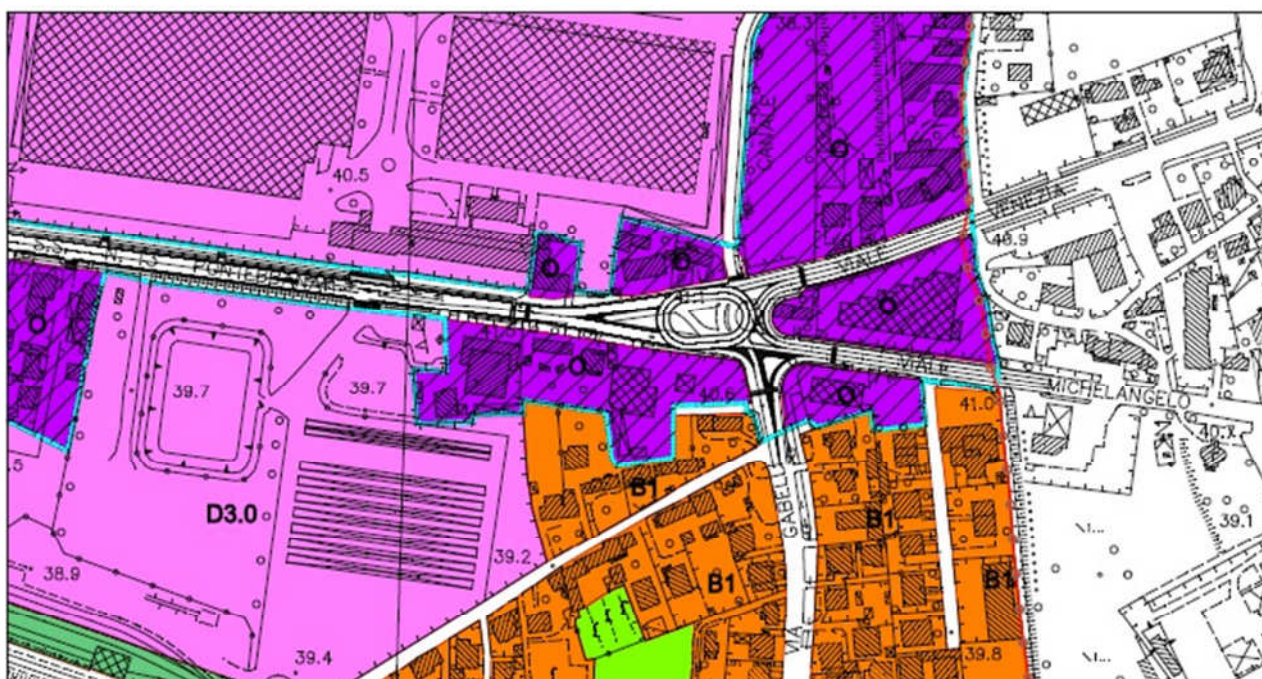
Sovrapposizione stato di fatto e di progetto con aree di esproprio e di occupazione temporanea

QUADRO ECONOMICO		
A. IMPORTO NETTO DEI LAVORI		
A.1	Importo dei lavori preparatori e per sistema definitivo	
	di cui importo dei lavori a misura	€ 235.871,00
	di cui importo dei lavori a corpo	€ 133.400,00
Totale importo soggetto a ribasso		€ 369.271,00
A.2	Oneri per la sicurezza non soggetti a ribasso	€ 16.000,00
Totale importo dei lavori e delle forniture e dei servizi (A.1 + A.2)		€ 385.271,00
B. SOMME A DISPOSIZIONE DELL'AMMINISTRAZIONE		
B.1	IVA 10% di A	€ 38.527,10
B.2	spese tecniche (oneri previdenziali ed IVA inclusa)	€ 45.628,00
B.3	imprevisti	€ 18.000,00
B.4	lavori in economia	€ 8.640,29
B.5	allacciamenti e spostamenti sottoservizi	€ 34.400,00
B.6	espropri ed occupazioni	€ 51.029,55
B.7	spese per indagini, collaudo, analisi e pareri	€ 2.500,00
B.8	incentivo articolo 113 del Dlgs 50/2016 (1,5% di A)	€ 5.779,06
B.9	contributo ANAC	€ 225,00
Totale Somme a disposizione dell'Amministrazione (B1 + + B13) IVA compresa		€ 204.729,00
TOTALE COSTO INTERVENTO (A+B)		€ 590.000,00

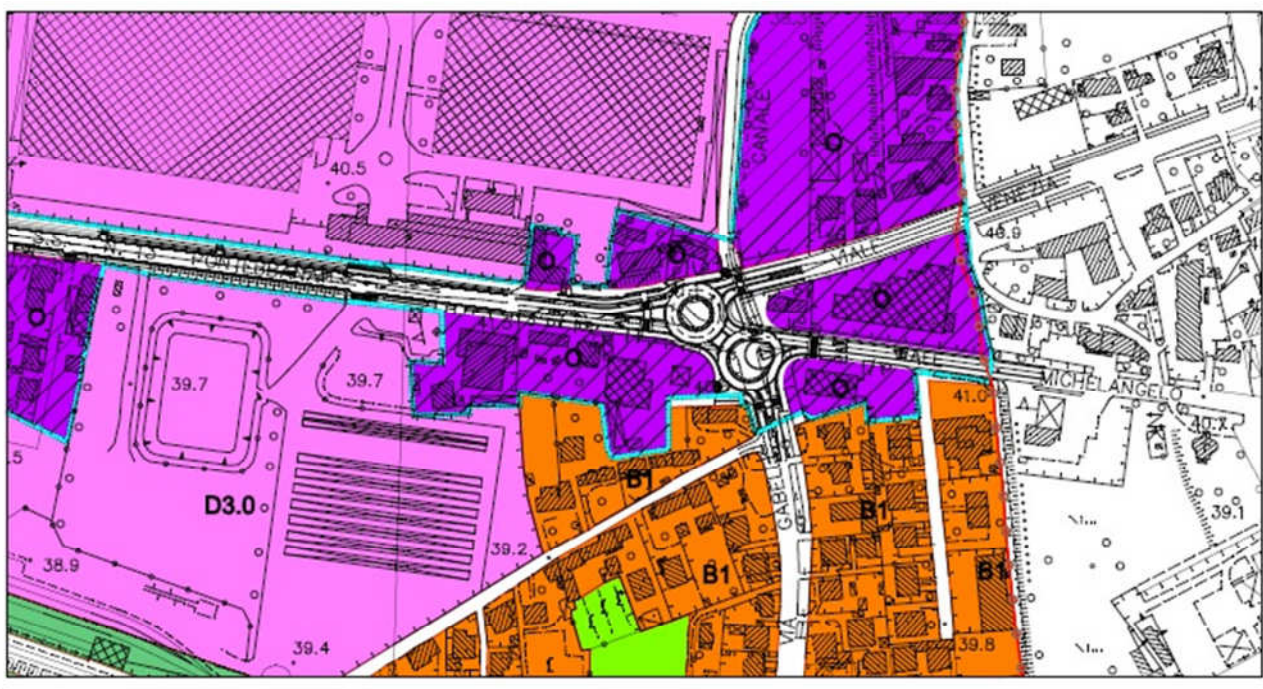
VARIANTE URBANISTICA

Ai fini di rendere conforme il progetto preliminare richiamato in premessa, si rende necessario ricorrere ad una variante allo strumento urbanistico comunale vigente, in quanto le aree interessate all'intervento sono zonizzate prevalentemente con l'attuale sede stradale della SS n. 13 "Pontebbana" e delle vie comunali che afferiscono alla stessa, all'interno del perimetro della zona O per insediamenti produttivi a destinazione mista, eccetto una porzione di circa 750 m² di proprietà privata, sempre all'interno del perimetro della zona O per insediamenti misti, che viene ad essere interessata dal nuovo sistema viario e conseguente modifica azzonativa in ragione alle indicazioni dello studio di fattibilità che viene approvato contestualmente alla presente variante. La modifica azzonativa comporta la conseguente apposizione del vincolo preordinato all'esproprio sulla già citata porzione di area, oggi di proprietà privata.

Di seguito si riporta un estratto del P.R.G.C. che indica le zonizzazioni attualmente vigenti e quelle di variante, che risultano meglio specificate dagli elaborati grafici allegati alla proposta di modifica delle previsioni urbanistiche (allegato B e allegato C):



Estratto zonizzazione P.R.G.C.



Proposta di variante urbanistica al P.R.G.C.

PROCEDURA URBANISTICA

La variante seguirà le procedure di approvazione stabilite all'art. 8 della L.R. n. 21/2015.

A tal fine di precisa che:

- la variante proposta non si pone in contrasto con le indicazioni degli strumenti urbanistici sovraordinati;
- il vigente P.R.G.C. è stato approvato con DCC n. 65 del 12 maggio 2008 (come modificato con successive varianti puntuali) la cui esecutività è stata confermata con DRP 0309 dell'11 novembre 2008, rettificato con DPR 08/Pres del 09.01.2009;
- il vigente P.R.G.C. è corredato dalla Valutazione Ambientale Strategica;
- secondo i dati attualmente in possesso, l'area oggetto di variante non interessa beni vincolati dalla Parte Seconda del D.lgs. 22.01.2004 n. 42;
- ai fini del raggiungimento delle intese con le Amministrazioni competenti, di cui al comma 3 dell'art. 8 della L.R. n. 21/2015, non risultano interessati a mutamento di destinazione beni immobili appartenenti al patrimonio indisponibile dello Stato o della Regione, nonché degli Enti Pubblici, ai quali leggi statali o regionali attribuiscono speciali funzioni di pianificazione territoriale;
- all'interno dell'area oggetto di variante sono ricompresi beni tutelati ai sensi della Parte terza del D.lgs. 22.01.2004 n. 42 e pertanto tra la documentazione di variante risulta allegata la valutazione degli aspetti paesaggistici. Si specifica che le opere previste dallo studio di fattibilità in argomento rientrano, in base al D.P.R. 13 febbraio 2017 n. 31, tra gli interventi di lieve entità soggetti a procedimento autorizzatorio semplificato (B11, interventi puntuali di adeguamento della viabilità esistente);
- il Comune di Porcia è zona sismica dichiarata con D.M. 21.02.1979 con grado di sismicità S/9, ora zona 2;

- nel Comune di Porcia non sono presenti Siti di Importanza Comunitaria (SIC), né Zone di Protezione Speciale (ZPS); pertanto, per la variante in oggetto, non è necessario produrre la “Relazione d’incidenza” di cui all’allegato G del D.P.R. n. 357/97;
- le aree oggetto di variante non ricadono in zone di pericolosità idraulica come definite dal Progetto di Piano Stralcio per l’assetto idrografico del Bacino Idrografico del fiume Livenza – 1^a variante D.lgs. n. 152/2006 – allegato alla delibera n. 1 del Comitato Istituzionale del 19 novembre 2015;
- ricade in zona geologica compatibile.