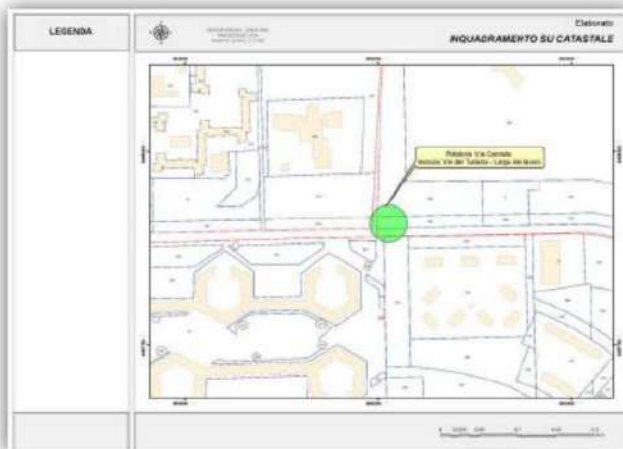


LUOGO E OGGETTO DELL'INTERVENTO:

ITALIA – TARANTO (TA):

**PROGETTAZIONE PRELIMINARE DEFINITIVA PER LA REALIZZAZIONE DELLA ROTATORIA IN CORRISPONDENZA DELL'INTERSEZIONE STRADALE
V.le CANNATA – V.le DEL TURISMO – L.go DEL LAVORO –QUARTIERE PAOLO VI - TARANTO**

COMMITTENTE: **Comune di Taranto**
 PRESTAZIONI RESE: **PROGETTO DEFINITIVO**
 IMPORTO LAVORI: **€ 269,081,41**
 DATA: **GENNAIO 2016**



L'intervento consiste nella riqualificazione dell'intersezione semaforizzata di V.le Cannata in corrispondenza dell'incrocio V.le del Turismo - Largo del Lavoro, all'ingresso del quartiere Paolo VI del comune di Taranto, interessando l'attuale sedime stradale esistente.

L'area è situata a nord - est della città di Taranto, lungo la principale strada del quartiere Paolo VI, la quale si collega sia alla S.P.77 che conduce al centro commerciale Ipercoop che alla S.S.172.

L'attuale sistemazione dell'intersezione oggetto del presente progetto è costituita da un incrocio a raso semaforizzato, caratterizzato per quanto riguarda V.le Cannata da due carreggiate a tre corsie da 3.50 m ciascuna separate da isole spartitraffico e da due carreggiate a due corsie da 4.50 m ciascuna anch'esse divise da isole spartitraffico su V.le del Turismo.

Le due strade interessate sono percorse da intenso traffico in quanto rappresentano la porta di accesso da est al quartiere Paolo VI e le principali vie di collegamento per limitrofi servizi alla cittadinanza, quali il centro commerciale Ipercoop e MD, la Masseria Vaccarella, la Cittadella della Carità, il Politecnico e il Polo Universitario Jonico.

Tale traffico, nelle ore di punta ed in particolari periodi dell'anno, causa in corrispondenza dell'incrocio notevole accumulo di veicoli con conseguenti lunghi tempi di attesa sulle due strade comunali, limitando fortemente la fluidità e la sicurezza del traffico stesso.

Al fine di risolvere le suddette problematiche, il presente progetto prevede la realizzazione di uno svincolo a rotatoria che assicura una maggiore fluidità in ogni condizione di traffico rispetto all'attuale sistemazione, oltre ad un maggior grado di sicurezza della circolazione.

Infatti, la rotatoria garantisce un accesso continuo all'intersezione, la minima permanenza sullo stesso dei veicoli che svoltano a destra, con conseguente vantaggio dei mezzi che percorrono le due direttrici principali e relativa riduzione dei tempi di percorrenza.

Tale soluzione permette, inoltre, il maggior grado di sicurezza poiché in questo tipo di svincolo non sono presenti intersezioni ortogonali dei flussi ed ogni conducente viene obbligatoriamente indotto a modulare la velocità in funzione del raggio della rotatoria e dei raccordi, con conseguente riduzione dei danni che potrebbero verificarsi in caso di incidente.



Le informazioni plano-altimetriche dell'area d'intervento sono state acquisite attraverso l'esecuzione di una campagna di rilievo topografico, condotto in situ con strumentazione GPS.

Il rilievo è stato condotto direttamente nella proiezione Universal Transverse of Mercator - datum Wgs84 - zona 33N con strumentazione Leica Viva NetRover della quale si riportano nel seguito alcune delle sue caratteristiche tecniche.



La normativa di riferimento per la progettazione delle opere stradali in oggetto è il DM 19.04.2006 - "Norme funzionali e geometriche per la progettazione delle intersezioni stradali", contenente i criteri per la corretta geometrizzazione delle intersezioni a rotatoria e dimensionamento delle corsie di ingresso/uscita.

La rotatoria prevista, ha come obiettivo anche quello di permettere al flusso veicolare, confluyente attualmente nell'intersezione, di poter proseguire in direzione Sud, imboccando una nuova viabilità, ad oggi abbozzata per soli circa 60 m, in modo da permettere il raggiungimento della futura multisala da realizzare in zona Masseria Vaccarella.

La posizione di tale viabilità, non in asse con "V.le del Turismo", ma sfalsata rispetto ad essa di circa 20 m, e l'impossibilità di utilizzare aree esterne all'attuale sede stradale, ha portato ad una soluzione di intersezione rotatoria di tipo non standard, costituita da un sistema binario di due rotatorie circolari uguali, di diametro esterno pari a 34 m con i rispettivi centri distanti tra loro 33.44 m. Le due rotatorie vengono collegate tra loro con raccordi di raggio 20 m, su tutta l'ampiezza della corona giratoria, in modo da realizzare una forma simile a quella riportata nella figura a lato.

La soluzione adottata permette di coprire al meglio l'area dell'intersezione, garantendo al contempo il massimo valore possibile per i raggi di curvatura e un franco (banchina) dagli attuali marciapiedi pari ad almeno 50 cm.

Considerando il sistema come separato, e quindi analizzando le caratteristiche della singola rotatoria, ne derivano le seguenti caratteristiche geometriche, desunte dalla Tabella 6 par.4.5.2 del DM 19.04.2006, tenendo conto che le strade convergenti sull'intersezione presentano due/tre corsie per senso di marcia:

- └ Diametro esterno rotatoria = 34 m;
- └ Larghezza della corona circolare = 9 m;
- └ Larghezza bracci di ingresso (organizzati al massimo con 2 corsie) = 3.00 + 3.00 m;
- └ Larghezza bracci di uscita (organizzati sempre su una sola corsia) = 4.50 m.

La larghezza della corona circolare, unitamente all'incremento di 50 cm dato dalla banchina esterna/interna carrabile, è tale da garantire l'attraversamento in sicurezza anche di veicoli pesanti. Per agevolare maggiormente le manovre condotte da veicoli di elevata lunghezza (tipo auto articolati), l'anello esterno dell'isola centrale verrà pavimentato e reso sormontabile per una larghezza di 1.50 m.

La rotatoria è stata progettata con isola centrale rialzata per essere meglio percepita dagli utenti stradali; la sistemazione interna dell'isola avverrà con bassa vegetazione (tappetino erboso e siepi).

Per la rotatoria in progetto si prevede l'adozione di una pendenza trasversale del 2% in discesa verso il bordo esterno. La decisione di inclinare la piattaforma verso l'esterno è consigliata per tre ragioni:

- ☐ migliora la visibilità dell'isola centrale;
- ☐ favorisce la riduzione della velocità nella corona giratoria;
- ☐ permette l'allontanamento delle acque piovane dalla rotatoria senza richiedere quegli accorgimenti, onerosi dal punto di vista finanziario, necessari nel caso in cui la pendenza trasversale dell'anello sia rivolta verso l'interno.





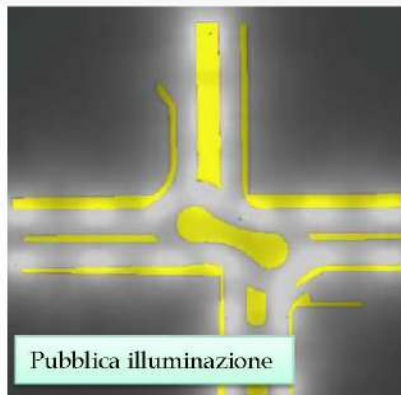
Attraversamenti pedonali



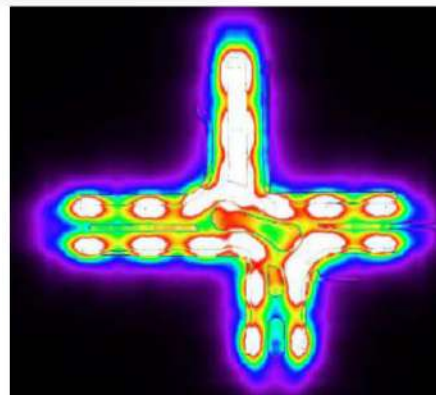
Segnaletica Orizzontale e Verticale



Marker stradali carrabili



Pubblica illuminazione



- *Pavimentazione stradale:* il pacchetto della pavimentazione stradale previsto per la rotonda in progetto, per uno spessore complessivo di 20 cm, sarà composto: uno strato di base in Tout Venant di spessore 10 cm, uno strato di collegamento (binder) di spessore 7 cm e uno strato di usura in conglomerato bituminoso di spessore 3 cm.
- *Sistemazioni ed opere di finitura:* il nuovo svincolo presenta un'aiuola centrale, delimitata da cordolo sormontabile, con riporto di terreno vegetale e sarà sistemata con l'impianto di bassa vegetazione (siepi) e semina di prato. I nuovi marciapiedi saranno della stessa tipologia di quelli esistenti, al fine di garantire una corretta compatibilità delle nuove opere con lo stato dei luoghi attualmente esistente. Dai suddetti marciapiedi, alla loro stessa quota, si snodano gli attraversamenti pedonali atti a garantire la sicurezza e la continuità della viabilità pedonale, anche per persone portatrici di handicap, realizzati così come previsto dal Nuovo Codice della Strada e riportato nell'immagine che segue.
- *Segnaletica orizzontale e verticale:* verrà realizzata attraverso l'utilizzo di vernice spartitraffico riflettente di tipo tradizionale, in grado di aderire perfettamente al manto stradale fondendosi ad esso. Al fine di garantire la perfetta visibilità dei segnali che si propongono per la sistemazione della rotonda, tutti i segnali verranno installati garantendo uno spazio d'avvistamento da ostacoli e/o impedimenti così come richiesto dalla normativa (segnali di pericolo m 50 e segnali di prescrizione m 80), ad eccezione di quelli posti sulle isole. Tutti i segnali previsti saranno rigorosamente conformi ai tipi, dimensioni, misure prescritte dal Regolamento di Esecuzione del Codice della Strada approvato con D.P.R. n°495 del 16.12.92. Al fine di aumentare la sicurezza nella rotonda, è stata prevista l'installazione di Marker stradali carrabili ad elevata potenza luminosa, conformi alle prescrizioni di cui all'art. 40 del Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada - DPR 16 dicembre 1992, n. 495 e successive modificazioni.
- *Impianto di pubblica illuminazione:* dai calcoli effettuati è emerso come le armature stradali esistenti sono da integrare con un'ulteriore armatura, al fine di garantire i livelli di illuminazione prefissati dalle norme succitate. Si tratta di lampade a vapori di sodio alta pressione (SAP) delle seguenti caratteristiche: risparmi energetici altissimi;
 - vita media 10.000 ore;
 - efficienza luminosa 132 lumen/W;
 - colore dominante giallo - oro;
 - potenza 250 W;
 - flusso luminoso 33000 lumen;
 - intensità massima di 0 candele (cd) per 1000 lumen (lm) di flusso luminoso totale emesso a 90° e oltre.