

LUOGO E OGGETTO DELL'INTERVENTO:**ITALIA – TARANTO (TA):**

**PROGETTAZIONE PRELIMINARE - DEFINITIVA PER LA REALIZZAZIONE DELLA ROTATORIA IN CORRISPONDENZA DELL'INTERSEZIONE STRADALE
V.le jonio – Via del FARRO – Via VIZZARRO –SAN VITO - TARANTO**

COMMITTENTE: **Comune di Taranto**
 PRESTAZIONI RESE: **PROGETTO DEFINITIVO**
 IMPORTO LAVORI: **€ 164.947,58**
 DATA: **GENNAIO 2016**



L'intervento consiste nella riqualificazione dell'intersezione di V.le Jonio in corrispondenza dell'incrocio Via del Faro - Via Vizzarro, nella zona San Vito del comune di Taranto, in prossimità della Scuola Sottufficiali della Marina Militare, interessando l'attuale sedime stradale esistente.

L'area è situata a sud - ovest della città di Taranto, lungo la principale strada di collegamento della città alla zona San Vito (V.le Jonio), la quale si collega sia a Via del Faro conducendo alla litoranea tarantina, sia a Via Vizzarro proseguendo all'interno della zona San Vito.

L'attuale sistemazione dell'intersezione oggetto del presente progetto è costituita da un incrocio a raso tra tre strade urbane (V.le Jonio, Via del Faro e Via Vizzarro), caratterizzate da un'unica carreggiata a due corsie.

Inoltre, la sede stradale di V.le Jonio è dotata di un'isola spartitraffico in corrispondenza dell'incrocio stesso.

Le strade interessate sono percorse da intenso traffico in quanto rappresentano le principali direttrici di collegamento della città di Taranto alla zona San Vito e alla litoranea tarantina, nonché la porta di accesso alla Scuola Sottufficiali della Marina Militare.

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 tre strade comunali, limitando fortemente la fluidità e la sicurezza del traffico stesso.

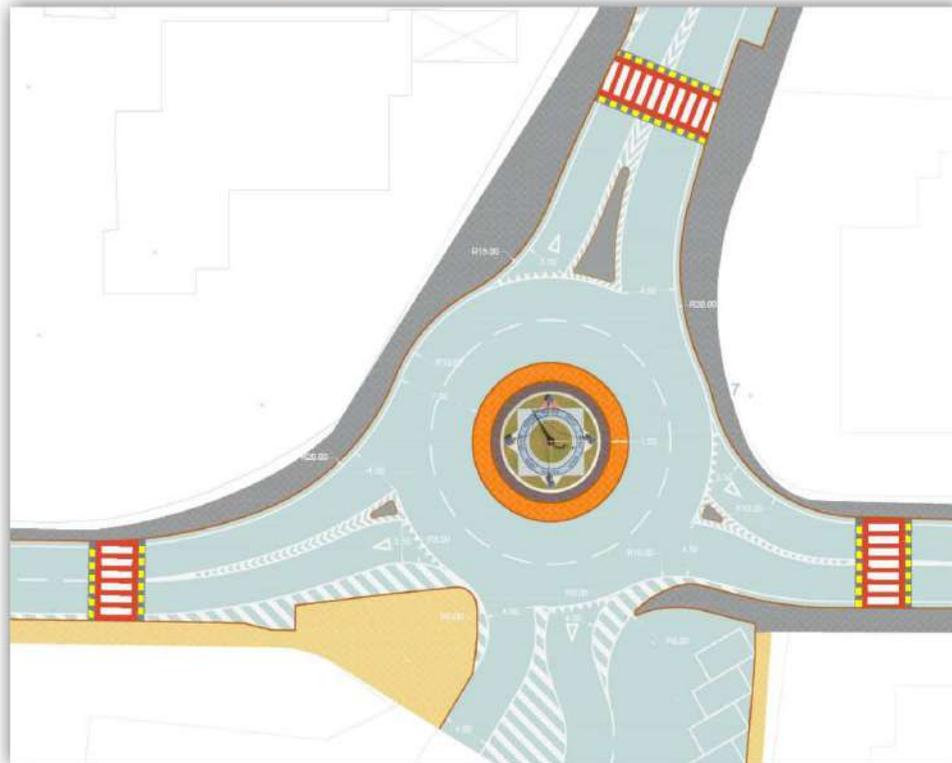
Al fine di risolvere le suddette problematiche, il presente progetto prevede la realizzazione di uno svincolo a rotatoria che assicura una maggiore fluidità in ogni condizione di traffico rispetto all'attuale sistemazione, oltre ad un maggior grado di sicurezza della circolazione.

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 direttrici principali e relativa riduzione dei tempi di percorrenza.



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 in progetto presenta un diametro della corona circolare pari a 27 m, misurata sul bordo esterno della carreggiata. La posizione di tale rotatoria è stata scelta in modo da garantire in corrispondenza dell'intersezione tra Viale Ionio e Via Vizzarro il massimo valore del raggio possibile, assicurando un franco (banchina) dai preesistenti marciapiedi pari ad almeno 50 cm.

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.

Le strade che convergono sull'intersezione presentano una sola corsia per senso di marcia, pertanto essendo paragonabili alla categoria di strada "E - urbane di quartiere" ed "F - locali urbane" previste dal DM 05.11.2001, sono stati previsti in rotatoria ingressi a singola corsia.

Per questo tipo di rotatorie, la Tabella 6 par.4.5.2 del DM 19.04.2006 prescrive l'adozione dei seguenti valori per le grandezze caratteristiche della rotatoria stessa:

- Diametro esterno rotatoria = 27 m;
- Larghezza della corona circolare = 7 m;
- Larghezza bracci di ingresso = 3.50 m;
- Larghezza bracci di uscita = 4.50 m.

La larghezza della corona circolare, unitamente all'incremento di 50 cm dato dalla banchina esterna 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 tappetino erboso sul quale, data la posizione della rotatoria stessa, verrà collocata un'opera architettonica in grado di rappresentare l'eterno legame tra la città di Taranto e la Marina Militare.

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 le seguenti tre ragioni:

- migliora la visibilità dell'isola centrale;
- favorisce la riduzione della velocità nella corona giratoria;
- permette il drenaggio delle acque piovane e il loro allontanamento 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.



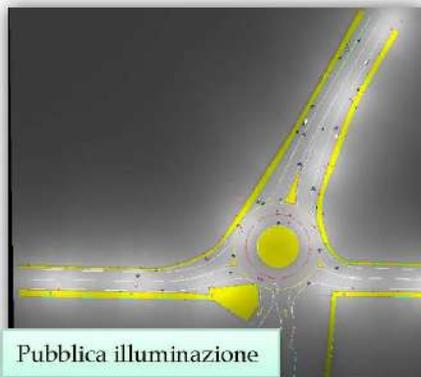
Attraversamenti pedonali



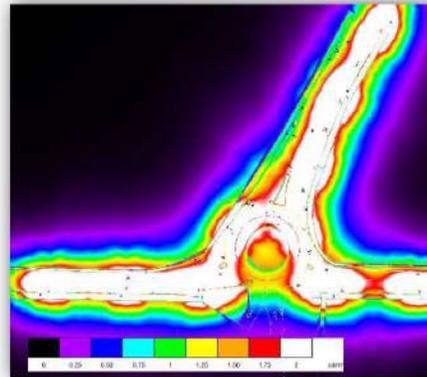
Segnaletica Orizzontale e Verticale



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 mediante semina di prato sulla quale verrà collocata l'opera architettonica. 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.