

# Relazione tecnica descrittiva dell'intervento

**oggetto:**

**RICHIESTA DI PARERE DI MERITO PER MODIFICA PUBBLICA VIABILITA' IN MERITO AL PIANO ATTUATIVO DI LOTTIZZAZIONE IN COMUNE DI PONTEDERA (PI) – COMPARTO A11**

**Località:**

**Pontedera Pisa**

**Proprietà:**

**Crastan Spa**

L'intervento in progetto è oggetto del Piano Attuativo di lottizzazione del Comparto A11 del Comune di Pontedera (PI) e prevede la realizzazione di un nuovo complesso con destinazione commerciale e direzionale ed il mantenimento di una porzione di fabbricato esistente, di interesse storico, che ospiterà al piano terra, al livello di via Primo Maggio, alcuni locali di interesse pubblico (galleria).

L'area di progetto si trova tra via Primo Maggio (quota -0,34/-0,38 m rispetto allo 0.00 di progetto fissato all'interno della galleria che verrà ricavata all'interno del fabbricato esistente che sarà mantenuto) e via Tosco Romagnola (+3,27/+3,36 m).

Al fine di collegare via Primo Maggio con via Tosco Romagnola è prevista la realizzazione di una nuova strada a senso unico, in uscita dalla città e cioè da via Primo Maggio verso via Tosco Romagnola. Su quest'ultima sarà presente l'accesso/uscita ad un parcheggio di pertinenza pubblica, dotato di 16 stalli; su tale strada sarà possibile l'uscita dei veicoli dal parcheggio pubblico al livello della via Tosco Romagnola descritto in precedenza attraverso una rampa con pendenza dell'8,6%. La nuova strada sarà dotata di due corsie, ognuna larga 3,5 metri ed avrà una doppia pendenza al fine di colmare il salto di quota tra via Primo Maggio e via Tosco Romagnola, come avviene per le vicine via Aurelio Saffi e via Aristide Castelli, le quali assolvono al medesimo scopo. Nel caso di via Saffi la quota di partenza è pari a + 0,38 m mentre quella di arrivo su via Tosco Romagnola è pari a + 3,26 m (dislivello totale pari a 2,88 m); la strada ha una pendenza iniziale del 4,4% per uno sviluppo in pianta di 55,18 m e successivamente del 5,6% per uno sviluppo di 8,11 m. Nel caso di via Castelli la quota di partenza è pari a + 0,60 m mentre quella di arrivo su via Tosco Romagnola è pari a + 3,36 m (dislivello totale pari a 2,76 m); la strada ha una pendenza iniziale del 5% per uno sviluppo in pianta di 42,36 m e successivamente del 4,7% per uno sviluppo di 13,08 m.

Nel nostro caso la quota di partenza rilevata è pari a -0,38 m e quella di arrivo è pari a 3,36 m; da ciò deriva un dislivello totale pari a 3,74 m, ben maggiore dei due casi analizzati. La pendenza di partenza da via Primo Maggio è pari al 7,5% per uno sviluppo di 39,95 m e subisce una variazione in prossimità dell'incrocio con la corsia di uscita dal parcheggio pubblico, divenendo del 4,85% per un tratto lungo 16 m; si nota come nel secondo tratto la pendenza della strada sia

paragonabile a quella di via Saffi e via Castelli.

All'intersezione tra la nuova strada (che sarà il proseguimento dell'attuale via Giosuè Carducci) e via Primo Maggio, verrà realizzata una mini-rotatoria, che raccoglie l'intersezione di strade urbane di quartiere di tipo "E" come classificate dal Dlgs n.285 del 30/4/2 con diametro esterno di 21 m, corsia di larghezza 7 m, bracci di ingresso di larghezza 3,5 m e bracci di uscita di larghezza 3,50 m dimensionata in ottemperanza a quanto prescritto dal **D.M. 19 aprile 2006** (punto 4.5.1).

L'utilizzo delle mini rotatorie è generalmente riservato al centro urbano e alle aree residenziali, che sono caratterizzati da un basso volume di traffico veicolare (composto principalmente da mezzi leggeri), da una velocità di transito ridotta e da una buona visibilità notturna come in questo caso.

Grazie alle ridotte dimensioni, la mini rotatoria garantisce brevi distanze pedonali e basse accelerazioni dei veicoli in uscita. Per assicurare la percezione delle mini rotatorie e quindi il rallentamento dei veicoli, occorre realizzare una sopraelevazione dell'isola centrale (limitatamente a 15 cm), e realizzare un buon contrasto (colore, materiali) fra la superficie stradale della corona giratoria e l'isola centrale, sia di giorno che di notte. Per tale motivo sono da preferire le isole bianche, possibilmente catari frangenti, oppure di altro colore ben contrastato (chiaro).

Nel caso di mini-rotatorie con diametro esterno compreso fra 18 m e 25 m, come nel nostro caso (diametro esterno ml 21,00) l'isola centrale può essere resa in parte transitabile per le manovre dei veicoli pesanti.

In fase di progetto è stato verificato che la mini rotatoria possa permettere la curva verso destra venendo da Via Pisana per entrare in Via Giosuè Carducci degli autobus.

Il raggio di curvatura interno della rotatoria è di 16,00 ml; questo consente una rotazione verso destra dei seguenti mezzi:

- Autobus con asse ruote tra 8,00/9,00 ml e lunghezza massima 13,00 ml raggio di curvatura minimo 7,40 ml (verificato).
- Autobus con doppio asse posteriore e asse ruote a 8,52 ml e lunghezza massima 15,00 ml raggio di curvatura minimo 11,77 ml (verificato).
- Autobus snodabili con raggio di curvatura minimo 11,42 ml (verificato).

**Non è possibile eseguire una curva completa sulla rotatoria neanche per gli autobus con asse tra le ruote di ml 8,00/9,00 ml perché il diametro esterno di volta di una rotazione completa è di 25,60 ml e quindi siamo fuori dal diametro massimo delle mini rotatorie.**

Le corsie delle strade che costituiranno la nuova viabilità avranno una larghezza superiore ai 3 metri; in base a quanto prescritto dal DPR 495/1992 art. 217 (art. 61 CdS) tutte le curve avranno i raggi di curvatura interni superiori a 5,30 m.

Il progetto prevede la realizzazione di un parcheggio coperto a livello di via Primo Maggio, dove

troveranno sede i parcheggi di vicinato e privati (art. 5.6 e art. 5.9 delle N.T.A. del Regolamento urbanistico del Comune di Pondera), per un totale di 131 stalli. Oltre ai parcheggi pubblici in linea riproposti su via Primo Maggio (attualmente a spina di pesce), parte di essi troveranno sede al livello superiore (alla quota di via Tosco Romagnola), dove saranno realizzati 25 nuovi stalli. L'accesso a tali zone avverrà da via Primo Maggio, mantenuta a senso unico, attraverso una apposita corsia che assolverà ad uso sia pubblico che privato. Essa infatti consentirà sia l'accesso e l'uscita dal parcheggio coperto di uso privato, sia il solo accesso al parcheggio pubblico (tale area pubblica, in convenzione, sarà a carico di gestione privata) , conducendo ad una rampa (con pendenza pari al 12%) che permetterà l'accesso al livello superiore.

Ulteriori specifiche e particolari costruttivi di progetto sono descritti ed evidenziati nell'elaborato grafico allegato che è parte integrante del progetto.

Calcinaia li, 1/7/2018

architetto andrea mannocci