



Comune di Partinico (PA)



*“Progetto di un parcheggio di interscambio
nel Comune di Partinico (PA) tra la strada
Comunale Bisaccia e la S.S. 113”*

I° Stralcio Funzionale

RELAZIONE TECNICA GENERALE

TAVOLE DI PROGETTO

A

PARERI

IL SINDACO

Arch. Maurizio De Luca

IL R.U.P

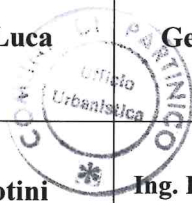
Agr. Giuseppe Timotini

IL PROGETTISTA

Geom. Gerardo La Franca

Collaboratori Stagisti:

**Ing. D.Cucchiara – F. Impastato –
F. Mannino – F. Buongiorno**



Sommario

1 – PREMESSA	2
2 – INQUADRAMENTO TERRITORIALE	3
3 – DESCRIZIONE DELLE SCELTE PROGETTUALI.....	7
3.1 – Obiettivi	7
3.2 – Finalità dell’intervento	10
3.3 – Il Parcheggio d’interscambio	11
3.4 – La Rotatoria	11
3.5 – Compatibilità Urbanistica ed Ambientale	15
3.6 – Riduzione dei fattori di rischio ed Efficacia dell’intervento	17
3.7 – La Normativa	21
4 – SPECIFICHE TECNICHE DELLE OPERE DA REALIZZARE	22
5 – FATTIBILITA’ TECNICA ED ECONOMICA	23
6 – MISURE DI MINIMIZZAZIONE DEGLI IMPATTI DI CANTIERE.....	24

1 – PREMESSA

Con decreto n. 2079 del 25 luglio 2018 del dirigente generale del Dipartimento regionale delle infrastrutture, della mobilità e dei trasporti, è stato approvato ed emanato il bando per l'attuazione di una linea di intervento in favore dei comuni isolani con popolazione superiore o uguale a 30.000 abitanti, per la realizzazione di parcheggi urbani di interscambio per il decongestionamento dei centri urbani e lo scambio con i sistemi di trasporto collettivo urbano ed extraurbano, la riduzione degli inquinamenti acustico ed atmosferico, nonché il risparmio energetico.

La mobilità sostenibile è un sistema di mobilità urbana in grado di conciliare il diritto allo spostamento con l'esigenza di ridurre l'inquinamento e le esternalità negative, quali le emissioni di gas serra, lo smog, l'inquinamento acustico, la congestione del traffico urbano e l'incidentalità. Queste esternalità hanno un costo sociale che grava su tutti e possono essere rimosse soltanto con un'adeguata regolamentazione mediante intervento pubblico.

Con il presente progetto, l'Amministrazione Comunale, avendo approvato il Piano Urbano del Traffico ovvero della Mobilità giusta deliberazione del Consiglio Comunale n. 52 del 14/11/2018, intende promuovere un intervento finalizzato alla realizzazione di un parcheggio di interscambio che possa favorire la connessione tra la rete stradale extraurbana ed urbana, incentivando l'utilizzo di mezzi di trasporto collettivo e promuovendo, inoltre, i servizi di mobilità urbana sostenibile (*car sharing* e *bike sharing*), al fine di ridurre gli inquinamenti acustico ed atmosferico ed il miglioramento dei servizi pubblici.

La proposta progettuale è finalizzata alla realizzazione di un parcheggio urbano di interscambio a raso, con ubicazione sita al di fuori del centro storico, assolvendo alle funzioni di "*nodo di interscambio*" delle infrastrutture stradali presenti, garantendo la piena funzionalità dei servizi pubblici.

2 – INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'area oggetto di intervento è ubicata nella Sicilia occidentale, a ovest del territorio della provincia di Palermo, e precisamente nel territorio del Comune di Partinico (31.786 abitanti circa) a ridosso del centro urbano e fuori dal centro storico; cartograficamente rientra nella tavoletta I.G.M. Foglio 249 III S.E. "Partinico" e nella sezione C.T.R. 594100 (Fig. 1).

Il perimetro individuato per la realizzazione degli interventi ricade (in prevalenza) su Via Bisaccia, in adiacenza del Mercato Ortofrutticolo comunale ed interessa, inoltre, l'asse viario della Strada Statale 113. Il sito è facilmente raggiungibile dal centro urbano, dalla stazione ferroviaria di Partinico, dallo svincolo autostradale per Partinico della A29 Palermo – Mazara del Vallo (E90) percorrendo la S.S. 113 e dalla Strada Statale 186, nonché dalle infrastrutture viarie provinciali SP 1 ed SP 63 (Fig. 2).

Il territorio compreso fra la S.S.113, via Bisaccia e i margini urbani settentrionali di Partinico, risulta caratterizzato dalla compresenza di elementi eterogenei quali le infrastrutture, la campagna e l'industria, che da un lato hanno alimentato le attività del commercio e dell'industria e dall'altro hanno comportato una variazione del traffico veicolare circolante sui nastri stradali presenti. La porzione di territorio interessata presenta numerose attività produttive, agglomerati urbani, nonché il mercato ortofrutticolo: la viabilità, pertanto, coinvolge utenti di tutte le età, molti dei quali privilegiano l'utilizzo del mezzo di trasporto privato.

Giova precisare che gli interventi proposti nel presente progetto sono finalizzati, inoltre, a garantire una mobilità sicura e sostenibile sulla base dell'incidentalità specifica dei luoghi interessati, attraverso l'individuazione dei fattori di rischio presenti: l'idea progettuale è dedicata al miglioramento della sicurezza stradale all'interno del perimetro individuato che interessa un'importante asse di penetrazione urbana, interessando anche la viabilità adiacente al mercato ortofrutticolo cittadino.

Tale obiettivo è perseguibile agevolando l'interscambio tra i sistemi di trasporto pubblico/pubblico e/o pubblico/privato, trovando attuazione in un sito che rappresenta l'unico accesso in sicurezza della grande viabilità (SS 113, A29) nel pedissequo rispetto delle disposizioni imposte dal vigente Codice della Strada.

Villa Regina Margherita



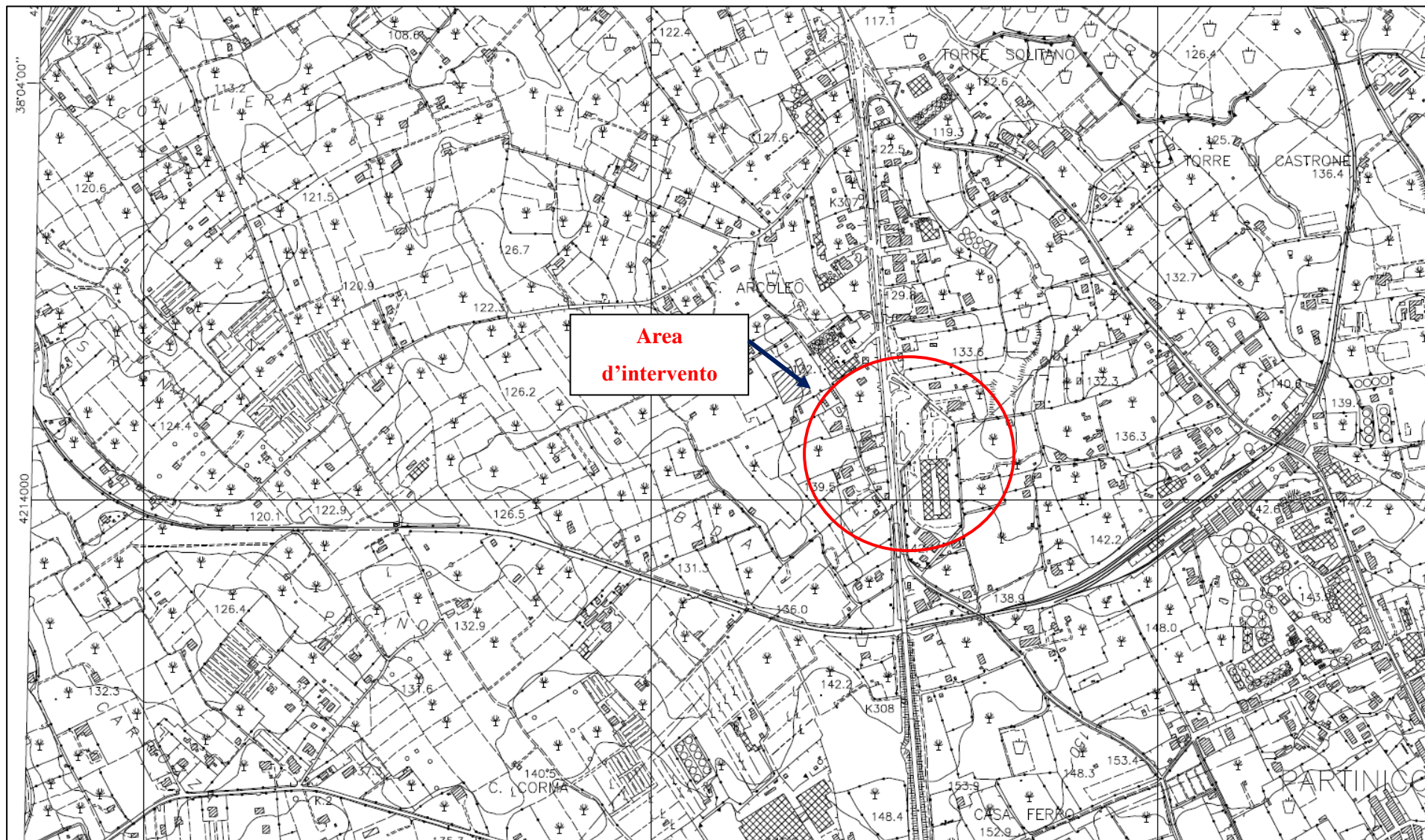


Fig. 1 – Sezione C.T.R. 594100 con identificazione del sito d'intervento.



Fig. 2– Immagine Satellitare dei luoghi interessati.

3 – DESCRIZIONE DELLE SCELTE PROGETTUALI

A seguito del D.D.G. n. 2079 del 25/07/2018, si è provveduto alla redazione del presente progetto definitivo, sulla base degli indirizzi del Decreto sopra richiamato, determinandone in dettaglio le soluzioni spaziali, tipologiche e funzionali.

3.1 – Obiettivi

L'intervento in progetto prevede di realizzare un parcheggio di interscambio in una zona periferica del Comune di Partinico (Contrada Bisaccia, nei pressi del Mercato Ortofrutticolo) ed una rotatoria a raso necessaria per fluidificare il traffico veicolare (Fig. 3).

I predetti interventi perseguono i seguenti obiettivi prioritari:

1. intercettare il flusso veicolare *extraurbano*, proveniente dalla S.S. 113, per connetterlo con la rete viaria urbana di Via Bisaccia ed *inter-urbana* della S.P. 63, garantendo la possibilità dell'interscambio e dell'intermodalità, attraverso la presenza del parcheggio comunale;
2. Favorire il decongestionamento del centro urbano, sensibilizzando l'utenza stradale all'utilizzo del trasporto collettivo e della mobilità urbana sostenibile grazie alla presenza dei servizi di *bike sharing* e *car sharing*, disincentivando in tal modo l'afflusso dei mezzi privati nel centro urbano;
3. Garantire l'esodo della popolazione, in caso di emergenza e/o calamità, verso e dall'*area di ammassamento* dei mezzi di soccorso e soccorritori, prevista in adiacenza del mercato ortofrutticolo, secondo quanto previsto nel Piano di Emergenza Comunale.
4. Mitigare il rischio di incidenti stradali che interessano la Strada Statale 113, importante arteria extraurbana, nota per la frequenza di incidenti (anche fatali) che sovente si verificano in prossimità delle intersezioni, degli accessi alle utenze private, alla stradella che porta al sottopassaggio per il mercato ortofrutticolo e sul dosso presente lungo il rettilineo (*p.k. 308+500*).

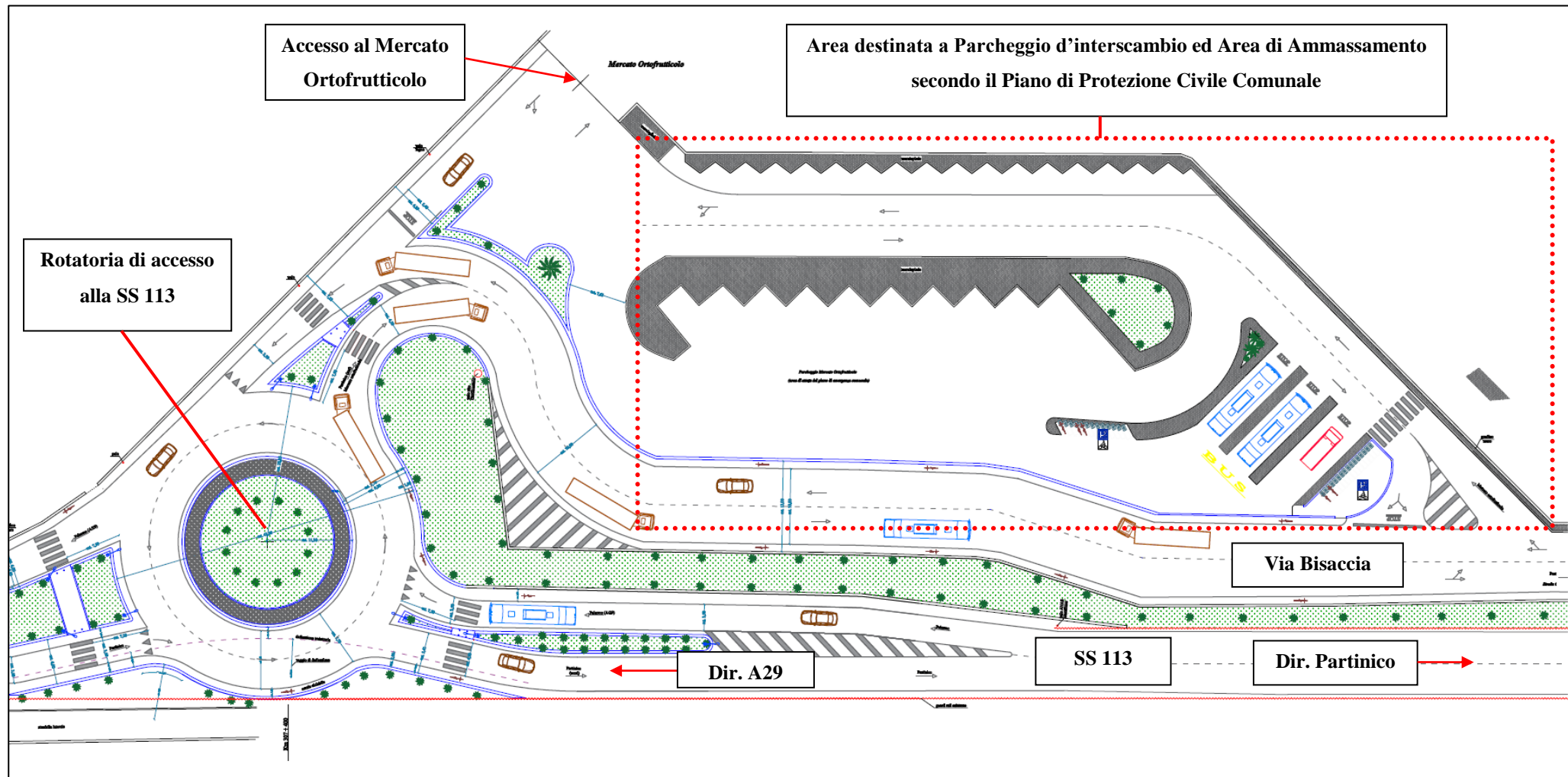


Fig. 3– Planimetria con indicazione degli interventi.

3.2 – FINALITÀ DELL'INTERVENTO

I principali aspetti qualitativi a cui ci si attiene nella progettazione sono:

L'affidabilità e l'appetibilità del sistema di trasporto, che dipendono in particolare dalla sua attrattività, dalla sicurezza reale percepita dagli utilizzatori e dalla capillarità dell'offerta.

L'attrattività e la sicurezza dipendono dalla riconoscibilità percepita sia dall'utilizzatore della strada e/o dal pedone che percorre l'itinerario sia dai conducenti di autoveicoli ma anche da un corretto dimensionamento della geometria stradale.

La capillarità dell'offerta si consegue nel realizzare il parcheggio d'interscambio e permettere un agevole accessibilità, in tutti i luoghi dove le persone risiedono, lavorano, studiano, svolgono attività economiche, sociali o di altro tipo.

Ragioni di efficienza e di economicità suggeriscono di offrire agli utenti la facoltà dell'intermodalità e l'agevolazione all'utilizzo dei mezzi pubblici di trasporto principali che si inseriscano in una rete di base con dimensioni ben definite.

Sicurezza: deve sempre essere posta particolare attenzione alla sicurezza del percorso sia intesa come studio e prevenzione delle situazioni di conflittualità che si possono generare con il traffico veicolare e con quello pedonale sia come sicurezza percepita dall'utente verso

elementi non legati al traffico come microcriminalità e vandalismo.

Continuità: la pianificazione e la realizzazione di una rete interconnessa, garantisce la continuità di un percorso e determina una maggiore attrattività del percorso stesso.

Comfort: Il tracciato deve essere progettato in modo tale da rendere quanto possibile confortevole il flusso e lo stazionamento veicolare, attraverso la limitazione dei dislivelli con la realizzazione di opportuni raccordi, attraversamenti stradali sicuri, pavimentazioni realizzate a regola d'arte, una buona segnaletica ed accoglienti luoghi per l'attesa.

La scelta del sito è stata suggerita sia per l'importanza che ricoprirà in divenire per risolvere le forti carenze in tema di mobilità, trasporti ed intermodalità, sia per la presenza dell'area di ammassamento dei mezzi di soccorso ma anche per il miglioramento della sicurezza stradale della S.S. 113, teatro di frequenti incidenti

stradali (nell'ultimo decennio si registrano soltanto al Comando della Polizia Municipale 32 incidenti, non ultimo quello di venerdì 30/11/2018, in aggiunta a quelli mortali che, a memoria nell'ultimo quinquennio ammontano ad almeno 5).

Nelle scelte progettuali si è cercato, inoltre, di arrecare il minor disagio possibile al traffico veicolare della SS 113 e di garantire una mobilità in sicurezza dei percorsi promiscui, laddove gli automezzi e le biciclette circolano in maniera promiscua.

Per i suddetti percorsi è necessario intervenire con idonei provvedimenti che comunque puntino alla riduzione dell'elemento di maggiore pericolosità rappresentato dalla velocità di percorrenza dell'asse viario (che interessa tutte le componenti di traffico), intervenendo inoltre sul potenziamento dell'illuminazione, della segnaletica verticale ed orizzontale del sito ed utilizzando dissuasori e segnalatori luminosi.

3.3 – IL PARCHEGGIO DI INTERSCAMBIO

Il traffico attratto a mezzo della rotatoria di collegamento alla SS.113 confluirà agevolmente al parcheggio di interscambio e/o intermodale che prevede ha una capacità complessiva di n.53 stalli per la sosta come di seguito descritti:

- n. 36 complessivi per le autovetture, delle dimensioni minime di ml.2,50 x ml. 5,00, di cui n. 2 dedicati alla ricarica delle vetture elettriche e n. 2 per i portatori di handicaps;
- n. 2 per la sosta di autobus di linea
- n. 1 per lo scambio con il mezzo di città
- n. 14 per le bici

La legge 29 novembre 2018 n.22, contenente modifiche all'articolo 47 della legge regionale 17 marzo 2016 n.3, ha prescritto, nella realizzazione dei nuovi parcheggi di interscambio che almeno il 3% dell'intera superficie dell'area destinata a parcheggio deve essere destinata all'installazione di impianti di ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica primariamente ad uso collettivo "car sharing elettrico" e, pertanto avendo il posto auto le dimensioni convenzionali di mq. 25,00 (costituito dal posto auto delle dimensioni di ml.4,80 x ml.2.50 = mq. 12,50 mq. oltre a mq. 12,50 destinati agli spazi di manovra) si ottiene:

$n. 36 * mq. 25,00 = mq. 900$ (area di parcheggio)

$mq. 900 * 3\% = mq. 27$ (ossia 1 posto auto per la ricarica di veicoli elettrici)

area destinata dal progetto alla ricarica di veicoli elettrici mq. 50 (n.2 posti auto) detti impianti con la formula inversa possono coprire fino a mq. 1666 di area destinata a parcheggio ovvero un parcheggio contenente fino a 67 posti auto.

3.4 – LA ROTATORIA

Dopo aver esaminato lo stato di fatto della rete stradale esistente ed in seguito ai rilievi delle aree in esame, è stato necessario intervenire sull'asse viario della SS 113, al fine di superare le criticità evidenziate in precedenza.

A tal fine, escludendo le opzioni di difficile attuazione per eccessiva onerosità e/o difficoltà di acquisizione delle aree private, è stata prevista la realizzazione di una rotatoria alla *p.k.* 307+400 della Strada Statale n. 113, in adiacenza del mercato ortofrutticolo di Partinico. Per l'esecuzione di tale opera, è necessario acquisire le autorizzazioni dell'Ente proprietario della strada (ANAS).

La rotatoria garantirebbe l'accesso al parcheggio d'interscambio dell'utenza circolante sulla SS 113, risolvendo definitivamente la fruibilità e l'accessibilità al mercato ortofrutticolo del Comune di Partinico, oltre che migliorare le condizioni di sicurezza con conseguente riduzione dei rischi di incidenti (molto frequenti in quel tratto della Strada) correlati anche alla presenza di un lungo rettilineo che si sviluppa per circa 2,5 km.

La fluidificazione dell'accesso al parcheggio d'interscambio, garantito dalla rotatoria, apporterebbe ulteriori benefici al commercio dei prodotti alimentari e non, che nel nostro comprensorio avviene principalmente mediante trasporto su gomma. Inoltre, per le aziende servite dalla SP 63 o che fruiscono del mercato ortofrutticolo, l'assenza di una rete di collegamento e di snodo verso le principali strade di uscita ed ingresso dal Comune, rappresenta oggi uno dei maggiori ostacoli allo sviluppo di tutto il comparto agricolo, settore ancora trainante dell'economia partinicese.

Nelle aree servite dalla Strada Provinciale n. 63 e lungo la stessa SS 113, sono ubicate numerose aziende regolarmente iscritte al registro delle imprese agricole, che operano nel settore della zootecnia, nel settore vitivinicolo, nel settore ortofrutticolo, nel settore della produzione dell'olio. Pertanto, la realizzazione delle opere predette, risulterà efficace per sviluppare e rafforzare l'economia agricola del territorio,

apportando benefici al Centro Urbano (decongestionandolo dal traffico gommato) e valorizzando, nello stesso tempo, la rete stradale esistente.

Si evidenzia, a tal proposito, che gli interventi in progetto ottengono ulteriori benefici “collaterali” alla collettività, favorendo il recupero del tessuto insediativo dell’agro del Comune di Partinico, con la finalità di apportare uno sviluppo delle aziende locali, di perseguire obiettivi di qualità del traffico veicolare con particolare attenzione al recupero ed alla valorizzazione dell’intero territorio di Partinico.

La rotatoria ricavata su strada extraurbana a singola corsia deve rispettare il diametro del cerchio inscritto nelle misure di ml.35/40.

A seguire si riportano le specifiche tecniche dell’opera in progetto:

- costruzione di una rotatoria con corona giratoria centrale di raggio compreso tra ml. 11,30 e ml. 20,85 e isole divisionali con cordolo sormontabile in cemento di forma trapezoidale. L'aiuola centrale avrà una superficie di mq. 401,00;**
- Le corsie avranno una larghezza di ml. 3,50 per quelle in ingresso e di ml. 4,50 per quelle di uscita, con lunghezza variabile da ml. 75,00 a ml. 90,00;**
- Il dislivello minimo della Strada Statale (2,5 %) nel punto di innesto, favorirà la visibilità, con l’inserimento al centro della corona di elementi di arredo (spazi a verde).**
- Lateralmente alle carreggiate è prevista la realizzazione di banchina bitumata con larghezza variabile, indispensabile per favorire il transito dei veicoli ingombranti con rimorchio.**
- Il sistema di smaltimento delle acque meteoriche sarà effettuato mediante pendenze e raccordo con l'attuale sede stradale per il convogliamento nelle cunette esistenti.**
- In corrispondenza delle corsie di ingresso si installeranno dei dissuasori, necessari a limitare la velocità dei veicoli e un impianto di pali di pubblica illuminazione che garantisca un’ottima visibilità nelle ore serali e notturne.**

La posa in opera di segnali stradali (orizzontali e verticali) dovrà essere ben visibile e leggibile e rispondere a quanto stabilito dal codice della strada e dal relativo regolamento di attuazione.

Occorreranno i seguenti segnali stradali verticali:

	n.3
	n.3
	n.3
	n.3
	n.3

La normativa di riferimento per l'esecuzione dell'opera: D.L. n. 285/92 "Nuovo codice della Strada" e smi; D.P.R. n. 495/92 "Regolamento di esecuzione e attuazione del cds"; Min. Infr. e Trasp. Ispettorato gen. Circolazione e sicurezza stradale 10/09/01; D.M. 11/05/2001 del Ministero Infrastrutture e Trasporti; Decreto del 19 Aprile 2006 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali".

3.5 – COMPATIBILITÀ URBANISTICA ED AMBIENTALE

Gli interventi proposti risultano conformi allo strumento urbanistico (P.R.G. vigente) in quanto si tratta di interventi realizzati su aree destinate a Aree per sedi stradali e spazi pubblici ad esse accessori.

Le aree di intervento non sono sottoposte a SIC e/o ZPS né vi ricadono vincoli relativi a beni culturali, ambientali e paesaggistici.

Le opere non presentano problemi di inserimento nel contesto ambientale in quanto mirano alla riduzione del traffico veicolare e pertanto sono volte ad apportare benefici all'ambiente stesso.

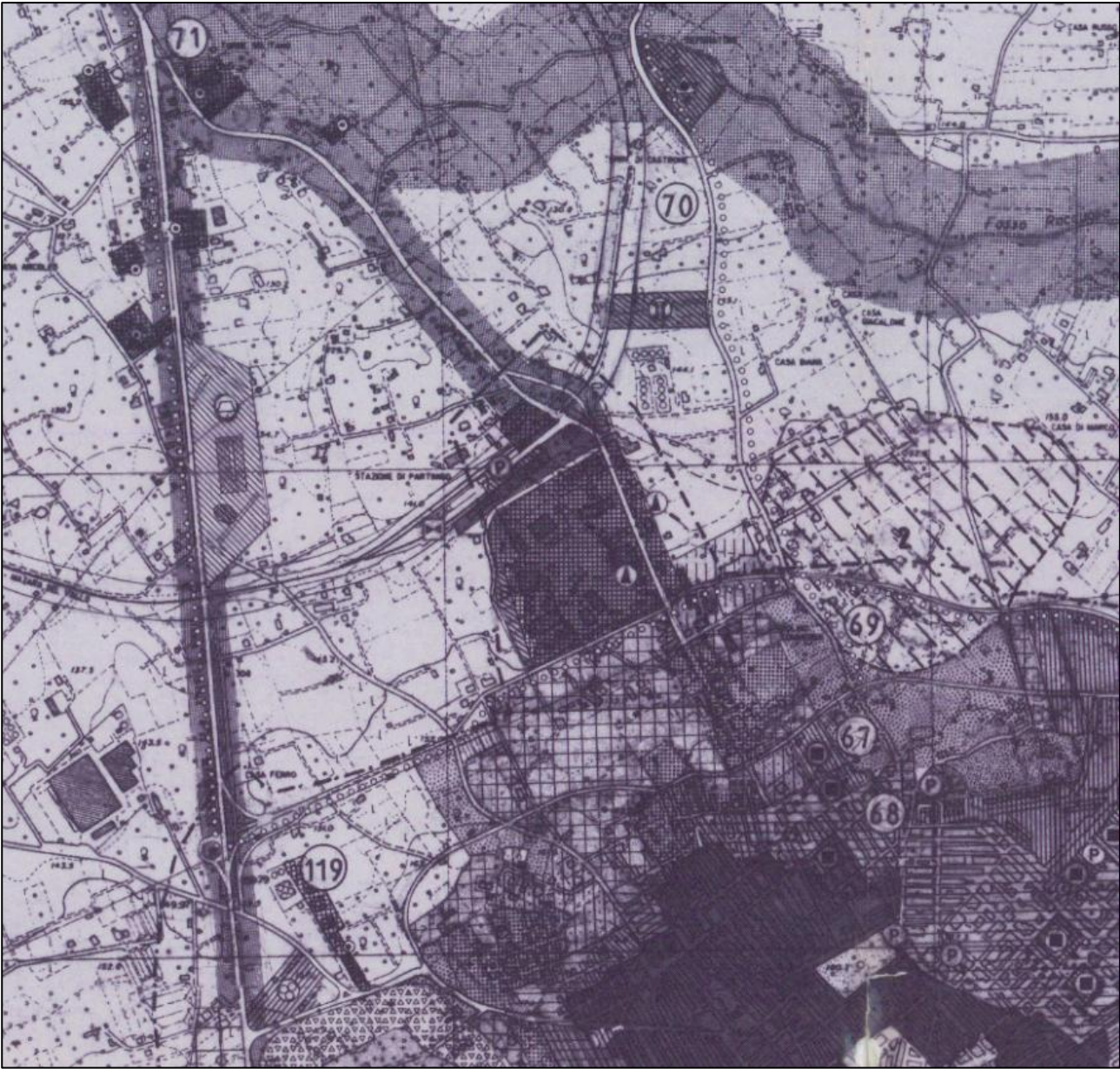
Il progetto non presenta argomenti di rilievo sotto il profilo della fattibilità urbanistica ed ambientale. L'intervento in generale prevede l'utilizzo di asfalti per la bitumazione ex-novo ed opere/cordoli in cemento di modesta entità.

I lavori oggetto di progettazione preliminare ricadono nella zona di verde agricolo del PRG Comunale e l'intervento è conforme alla normativa vigente, in quanto trattasi di intervento su preesistente viabilità. Dall'analisi dei vincoli non risultano esservene nelle aree oggetto di intervento.

L'intervento risulta inoltre inserito nella documentazione allegata alla delibera di Giunta Municipale n. 97 del 17.06.2016 (idea rotonde).

Le opere non contrastano con il Piano di emergenza Comunale, che prevede la realizzazione dell'area di attesa nel parcheggio antistante al mercato ortofrutticolo, anzi ne costituisce l'ingresso per i mezzi provenienti dall'Autostrada.

Progetto di un parcheggio di interscambio nel Comune di Partinico (PA)



3.6 – RIDUZIONE DEI FATTORI DI RISCHIO ED EFFICACIA DELL'INTERVENTO

La realizzazione del parcheggio d'interscambio posto in area esterna al centro urbano, del territorio comunale della città di Partinico, stabilisce il c.d. nodo di scambio intermodale dove è possibile passare facilmente da un mezzo di trasporto privato ad un mezzo di trasporto pubblico e/o condiviso con costi contenuti, modalità semplici e percorsi comodi. Funzione principale sarà quella di facilitare lo scambio fra i diversi modi di trasporto al fine di raggiungere in tempi ridotti e senza ulteriore spreco di carburante la destinazione finale. Inoltre avrà lo scopo di semplificare l'accesso degli utenti ai servizi di trasporto, di facilitare la continuità del viaggio e di aumentare la velocità degli spostamenti, sviluppando l'efficienza del sistema di trasporto pubblico e l'integrazione tra i diversi modi di spostamento nonché incentivare scelte di mobilità urbana alternative attraverso il c.d. bike sharing e car sharing. Infatti, la prevista area di scambio della mobilità ad uso da parte dei tanti pendolari che con mezzo privato fanno ingresso nel territorio comunale, sia per motivi di lavoro, di studio nonché di visita ai siti di interesse storico-culturale come la Real Cantina Borbonica, il Palazzo Ram ovvero al locale nosocomio ed alle aziende locali, per poi proseguire con mezzo di trasporto pubblico stabilirà la funzione principe quale appunto diminuire il traffico veicolare e facilitare gli spostamenti. Il nodo di scambio sarà di utilità funzionale anche per gli stessi residenti che negli ultimi anni hanno preferito realizzare immobili per uso abitativo in periferia, il tutto con l'obiettivo di incentivare un uso più responsabile del mezzo alternativo rispetto a quello privato. Vale la pena evidenziare che anche il nostro territorio risente della attuale organizzazione dei trasporti, caratterizzata dalla predominanza del trasporto automobilistico privato con una crescita sempre più eccessiva stabilendo causa di elevati problemi di congestione e di accessibilità ai centri urbani. Questo meccanismo ha prodotto nel tempo delle notevoli criticità in ambito della mobilità urbana, causando forti ripercussioni ed influenze sul territorio e sulle condizioni di vita degli abitanti nonché una forte incidenza sulla qualità ambientale. I problemi di traffico e l'uso dell'automobile, infatti, hanno importanti impatti sull'ambiente e sul cambiamento climatico, nonché conseguenze negative sul piano economico e sociale. Molte zone periferiche dunque, si sono popolate di persone che vi risiedono, che si

spostano verso il centro per attività di studio, di lavoro, di shopping etc. generando un'importante domanda di mobilità alternativa al trasporto privato. Oggi assistiamo ad una utenza non soddisfatta della attuale mobilità urbana, costretta ad utilizzare l'automobile privata all'interno di un sistema fortemente congestionato. E' risaputo che la mobilità delle persone è caratterizzata principalmente da tre aspetti: il mezzo di trasporto utilizzato, la durata del viaggio, il motivo dello spostamento. Gli spostamenti avvengono, come abbiamo detto, principalmente per motivi di lavoro o di studio quindi sono concentrati in particolari orari della giornata e principalmente nei giorni feriali. Infatti lungo il tratto di strada della S.S. 113, oggetto di realizzazione del nodo di scambio, in determinate ore della giornata si assiste ad un traffico veicolare particolarmente consistente stante la presenza di alcuni istituti scolastici posti nelle immediate vicinanze della suddetta strada sia nelle ore di ingresso che di uscita dagli stessi istituti scolastici. La S.S. 113 è arteria principale di attraversamento di molteplici veicoli che quotidianamente, provenienti dall'uscita autostradale A 29, devono raggiungere le città dell'hinterland quale Alcamo, San Giuseppe, San Cipirello, Borgetto, Camporeale, Montelepre e Giardinello. Nonché è unica arteria di attraversamento per arrivare al locale mercato ortofrutticolo, proseguendo per le vie interne del territorio comunale e quindi fare ingresso all'area destinata a mercato. Oggi il mercato ortofrutticolo è polo di interessi economici e commerciali ove, giornalmente, in orario pomeridiano confluiscono molteplici veicoli sia da parte degli addetti ai lavori ma soprattutto da parte di tanti cittadini per fare acquisti. In questo quadro la presenza di un parcheggio di scambio sul territorio comunale, con la prevista viabilità di accesso dalla S.S. 113, è una valida soluzione ai problemi di traffico e congestione nonché soluzione di riduzione riguardo l'inquinamento ambientale e riduzione di incidentalità non solo nel centro urbano ma nella stessa S.S. 113. Diventerà una tappa obbligata del percorso giornaliero, e stabilirà opportunità funzionale in risposta alla richiesta di domanda da parte dell'utente della strada di lasciare il proprio veicolo in zona sicura e di proseguire con mezzi pubblici o con mezzi condivisi al fine di raggiungere i luoghi di destinazione in tempi ragionevoli e di non trascorre lunghi periodi alla ricerca di uno stallo di sosta per il proprio veicolo. Sarà possibile razionalizzare le aree di sosta sensibili come il centro storico e le sue

immediate vicinanze apportando benefici anche dal punto di vista ambientale, favorendo la mobilità con modalità non inquinanti (bicicletta o auto elettriche) e riducendo le distanze percorse dalle auto . Tutto ciò contribuirà anche a valorizzare il Piano urbano traffico consentendo di realizzare la destinazione di alcune vie del centro urbano ad isole pedonali ed altre ancora in zone a traffico limitato, con possibilità di raggiungere gli spazi di destinazione con i mezzi alternativi e nello stesso tempo consentire fruizione delle c.d. funzioni urbane pregiate quale rispetto del verde pubblico, delle aree espositive , attività ricreative e soprattutto siti di interesse storico-culturale riducendo notevolmente la presenza dei veicoli di privati nel centro storico. Vale la pena evidenziare come l'urbanizzazione del territorio comunale soprattutto nelle periferie e l'uso sempre più diffuso dell'automobile privata stabiliscono fattori determinanti che contribuiscono alla richiesta di un parcheggio di scambio funzionale al raggiungimento della zona urbana centrale ben servita da una rete di trasporto c.d. collettivo e di interscambio. Per mezzo di una attenzione particolare posta alle esigenze ed alle attese dei viaggiatori , il nodo di scambio rappresenterà anche opportunità di riqualificazione di un area del territorio comunale che in determinate occasioni è stato oggetto di degrado e di posizione marginale. La realizzazione del parcheggio di interscambio, inoltre, stabilirà quanto previsto dall'art. 3 comma 1 del codice della strada (d. l.vo 285/92) e cioè l'area di intersezione interessata rappresenta quella parte di area a raso nella quale si intersecheranno più correnti di traffico (la stessa S.S.113 , la via Bisaccia, la strada interpodereale) ed in ottemperanza all'art. 3 comma 34-bis del c.d.s. il parcheggio scambiatore sarà situato in prossimità delle fermate del trasporto pubblico al fine di agevolare la intermodalità. Inoltre sarà un'area complementare e funzionale allo sviluppo della politica di incentivare l'uso del mezzo di trasporto pubblico in quanto si prevede che la sosta sarà gratuita solo per coloro che faranno uso del trasporto pubblico o del mezzo condiviso. Le aree di sosta dedicate all'interscambio da trasporto privato a trasporto pubblico stabiliscono integrazione dei sistemi di gestione e controllo della sosta con il previsto sistema del c.d. citypass che di certo consentirà riduzione di tempo per l'acquisto del biglietto per la sosta nonché per l'uso del mezzo condiviso. Le finalità , l'individuazione di obiettivi e la funzione di scambio intermodale dei mezzi di

trasporto stabilirà nel territorio comunale: efficienza e qualità della mobilità, sicurezza, accessibilità, minimizzazione degli impatti negativi quali inquinamento atmosferico ed acustico, congestione e consumi energetici.

3.7 – LA NORMATIVA

La progettazione delle opere avviene in ottemperanza alla normativa vigente che disciplina la progettazione di strade e intersezioni, nello specifico:

- D.M n. 6792 del del 5/11/2001 e successive modifiche e integrazioni - *“Norme Funzionali e geometriche per la costruzione delle strade”*;
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – D.M. 19/04/2006 – *“Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali”*;
- D.L. 30/04/1992 n. 285 e successive modifiche e integrazioni – *“Codice della Strada”*;
- D.P.R. 16/12/92 n. 495 e successive modifiche e integrazioni – *“Regolamento di esecuzione e di attuazione del Codice della Strada”*;
- Ministero dei LL.PP. (2000) – Direttiva 24/10/2000 – *“Direttiva sulla corretta ed uniforme applicazione delle norme del codice della strada in materia di segnaletica e criteri per l’installazione e la manutenzione”*;
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (2004) – Direttiva prot. 3065 25/08/2004 – *“Direttiva sui criteri di progettazione, installazione, verifica e manutenzione dei dispositivi di ritenuta nelle costruzioni stradali”*.
- EN 13201 – Illuminazione stradale;
- UNI 11248 (2007) – Illuminazione Stradale – Selezione delle categorie illuminotecniche;
- Legge Sicilia 17/03/2016 n. 3 art.47
- Legge Sicilia 08/05/2018 n. 8 art. 96
- Decreto assessorato delle infrastrutture e della mobilità n. 2079 del 25/07/2018

Giova precisare inoltre che la progettazione è frutto dell’esperienza dei tecnici incaricati ed ogni scelta viene effettuata tenendo conto di specifiche esigenze locali, ambientali, di sicurezza e di fluidità della circolazione. Tali soluzioni saranno concordate con ANAS S.p.A. – *Area Compartimentale di Palermo*, Ente proprietario della S.S. 113 con il quale verranno condivise eventuali modifiche e soluzioni realizzative.

4 – SPECIFICHE TECNICHE DELLE OPERE DA REALIZZARE

E' doveroso precisare che l'intervento non provocherà mutamento di rilievo delle caratteristiche geometriche (planimetriche ed altimetriche) della carreggiata della strada statale. Si riporta sommariamente qui di seguito l'elenco delle opere e categorie di lavoro previste nel presente intervento:

- Fondazione dei cordoli e delle cunette costituita da massetto di calcestruzzo armato;**
- Fornitura e posa in opera di cordoli in cemento facce a vista su sottofondo in calcestruzzo, lo scavo il rinterro e quanto altro occorrente per dare l'opera compiuta;**
- Scarifica generale della strada eseguita con mezzo meccanico e rifinita a mano, compreso caricamento e smaltimento delle risulite alle discariche autorizzate;**
- Sottofondo di misto naturale ghiaioso compresso con idoneo mezzo meccanico nelle aree non pavimentate;**
- Realizzazione di strato di collegamento in binder steso con vibro finitrice con rullo di peso adeguato, compresa emulsionatura di ancoraggio;**
- Realizzazione di manto di usura in conglomerato bituminoso con bitume, steso con vibro finitrice e rullato con rullo di peso adeguato;**
- Fornitura di terreno di coltivo per formazione aiuola;**
- Fornitura e posa in opera di pali di illuminazione;**
- Fornitura e messa a dimora di arbusti in zolla di siepi, compreso tutore, concimazione, legatura, stesa e posizionamento tubazione per impianti di irrigazione.**
- Segnaletica verticale e orizzontale**
- Collocazione di colonnine per la ricarica elettrica delle auto**

Le opere previste non andranno a modificare la morfologia dei luoghi in quanto le principali lavorazioni prevedono solo opere di manutenzione e rifacimenti di tratti di pavimentazione stradale.

Le livellette di progetto dovranno essere tali da garantire che la nuova pavimentazione eseguita si raccordi perfettamente con quella esistente limitrofa. Le

pendenze trasversali saranno tali da permettere il deflusso delle acque meteoriche verso le cunette di scolo. I lavori dovranno essere eseguiti nel pieno rispetto delle regole d'arte e con i migliori accorgimenti tecnici per la loro perfetta esecuzione.

5 – FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA

Non viene previsto l'esproprio di alcuna area in quanto la soluzione progettuale è stata adattata allo stato dei luoghi ed agli svincoli di immissione esistenti e mai resi accessibili dalla Strada Statale n. 113. Inoltre, porzioni delle corsie di immissione ed uscita dalla rotatoria, sono state progettate nelle attuali corsie, attualmente chiuse al traffico.

Fattibilità Amministrativa

Non è necessaria in fase di progetto esecutivo la Valutazione di Impatto Ambientale, dato che il tipo di opere da realizzare riguardano solo interventi su strade già esistenti senza modifiche sostanziali e non prevedono l'apertura di nuovi tratti.

Interferenze

Per quanto attiene alle interferenze con altri sottoservizi, nella realizzazione dei lavori si dovrà procedere con la dovuta attenzione, e solo dopo aver contattato e ricevuto precise indicazioni dai gestori dei servizi (Telecom, ENEL, etc.). Nelle aree di intervento è previsto l'attraversamento di linee elettriche interrato della pubblica illuminazione. Non esistono al momento sistemi di distribuzione del gas e non è previsto l'attraversamento di reti di distribuzione idriche (ad eccezione della rete di irrigazione dell'aiuola centrale). Si rilevano chiusini di reti fognarie che dovranno, a conclusione dei lavori, essere perfettamente a quota stradale.

Valutazione Economica e Tempistica

Il computo metrico per le lavorazioni è stato redatto tenendo conto del nuovo Prezzario unico regionale per i lavori pubblici 2019, pubblicato dal Dipartimento regionale tecnico della Regione siciliana . Mentre, per le lavorazioni non previste dal

prezziario regionale si è proceduto alla redazione di analisi prezzi, tenendo conto dei costi unitari dei materiali in funzione di una ricerca di mercato.

Per l'esecuzione dei lavori è prevista una durata di 90 giorni naturali e consecutivi, corrispondenti a circa due mesi.

I materiali provenienti dagli scavi e non impiegabili nei successivi interventi di ripristino o di rinterro verranno conferiti a discarica regolarmente autorizzata.

L'area oggetto dell'intervento è nella disponibilità del Comune di Partinico e dell' ANAS S.p.a.

6 – MISURE DI MINIMIZZAZIONE DEGLI IMPATTI DI CANTIERE

Le zone di intervento dovranno essere delimitate e recintate. Il materiale da impiegare e quello rimosso sarà depositato in modo da non intralciare la circolazione. I lavori dovranno essere segnalati da appositi cartelli, gli scavi delimitati con ringhiera e nastro segnaletico e per garantire eventuali attraversamenti dovranno essere posti in punti indicati dalla Direzione Lavori le passerelle pedonali dotate di ringhiere.

Essendo prevista per l'esecuzione dei lavori la presenza in cantiere di una sola impresa, non si è resa necessaria la redazione del Piano di sicurezza e coordinamento, di cui all'art. 100 del D.Lgs. 81/2008 e ss.mm.

Per quanto riguarda l'eventuale applicazione, si farà riferimento alla direttiva n°92/57/CEE concernente le prescrizioni minime di sicurezza e di salute nei cantieri temporanei o mobili, previste dal D.Lgs. n°81/2008.

I lavori dovranno comunque essere svolti nel pieno rispetto di tutte le norme vigenti in materia di prevenzione infortuni ed igiene del lavoro e in ogni caso in condizioni di permanente sicurezza ed igiene. In particolare, vista la specifica natura dei lavori da eseguirsi, dovranno adottarsi tutte le prescrizioni relative ai lavori e depositi sulle strade, già previste dal D.P.R. 16 Dicembre 1992, n°495, Regolamento di Esecuzione del C.d.S., artt. n°30 e n°43 (rif. art. n°21 del C.d.S.) e dal Decreto 10 Luglio 2002 del Ministero Infrastrutture e Trasporti e Disciplinare tecnico relativo agli schemi segnaletici da adottarsi per il segnalamento temporaneo. Ai fini degli obblighi di legge varrà pertanto redatto il P.S.S. presentato dall'Impresa.

La realizzazione delle opere non darà luogo alla produzione di alcun tipo di elemento inquinante che possa causare danno all'ambiente circostante; vista la loro natura, si escludono rischi causati da eventuali esplosioni, incendi o rotture che comportino rilasci nell'ambiente di sostanze tossiche, sversamenti accidentali o sostanze pericolose. Si è ritenuto che i rischi propri delle lavorazioni siano quelli normalmente insiti nelle stesse, e pertanto si sono stimati gli oneri per la sicurezza ricompresi nei prezzi unitari e quantificati nella misura del 2%.

Partinico lì

IL PROGETTISTA