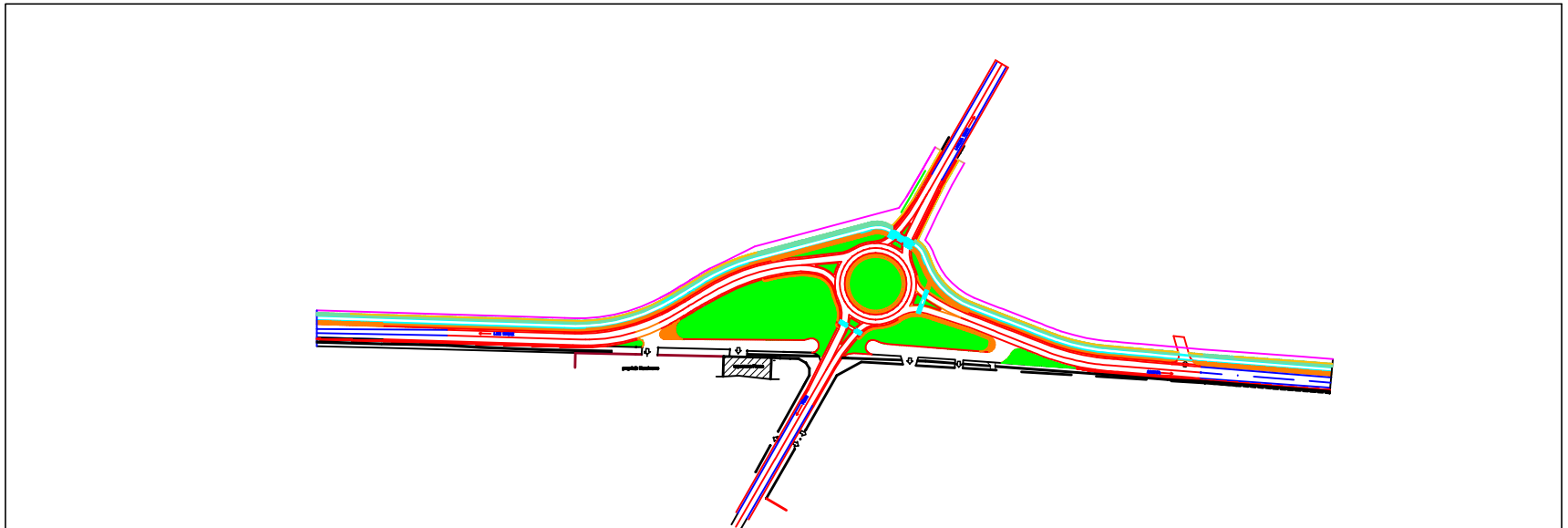


COMUNE DI CURINGA  
PROV. DI CATANZARO



PROGETTO: LAVORI OCCORRENTI PER LA  
COSTRUZIONE DI UNA ROTATORIA A RASO AL Km 386  
+ 00-SULLA SS. N° 18 "TIRRENA INFERIORE" IN  
LOCALITA' "ACCONIA DI CURINGA"

PROGETTO ESECUTIVO

DITTA : COMUNE DI CURINGA

UBICAZIONE: ACCONIA-MARE

I PROGETTISTI e COORDINATORI PER LA  
SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE:

ING. GIUSEPPE GULLO

ING. GIACINTO LORUSSO

GEOM. ANTONIO DI BELLA

ELABORATO: RELAZIONE TECNICO ILLUSTRATIVA

Tav. nr. 2

# Relazione Tecnica

## Premessa

Il Comune di Curinga, collocato all'interno della piana e del golfo di Sant'Eufemia Lamezia, si caratterizza per le grandi potenzialità turistiche.

Da un punto di vista territoriale si sviluppa in un armonico e ridente complesso panoramico, che va dal mare tirreno alle falde del monte "Contessa".

In particolare l'aspetto turistico collegato alla balneazione, ha remote tradizioni e via via si è accresciuto l'interesse e sono aumentate le iniziative volte a dare risposte concrete alle richieste di ricettività sempre maggiori.

Prova testimoniale è rappresentata, oltre che dalle innumerevoli famiglie che si recano al mare giornalmente nel periodo estivo, dall'insediamento di moderni villaggi turistici operativi e di altri che sono in via di attuazione.

Le carenze infrastrutturali, costituiscono un oggettivo freno a un maggiore sviluppo, oltre che, determinare disagi e problemi quotidiani di varia natura.

Fra le varie problematiche che richiedono intervento immediato, si è individuato l'asse di collegamento fra la frazione Acconia e il litorale (lido "Sirene").

L'attuale collegamento (sviluppatosi per circa 3,7 Km) è costituito per circa 1,7 Km da strada provinciale, per circa 1,3 Km da strada comunale e per circa 0,7 Km da strada comunale sviluppatosi sul demanio marittimo.

Detto asse interseca a raso la SS n. 18 all'altezza del Km. 386+00 m.

Nel periodo estivo, l'asse viario, oltre che dal traffico automobilistico, è interessato da numerosi pedoni che passeggiano da Acconia al mare e soprattutto a un consistente flusso di ciclamatori, che approfittando dell'orografia sub-pianeggiante, si muove da Acconia al mare e viceversa, in bicicletta.

Il traffico veicolare, di pedoni, e le continue immissioni da stradelle comunali e private, l'intersezione, soprattutto con la statale SS 18, determinano una condizione di pericolo, infatti, numerosi sono gli incidenti mortali che quasi annualmente si verificano.

Sia per ovviare alle problematiche evidenziate, sia per costituire un collegamento adeguato alle esigenze turistico ricettivo della frazione Acconia e di Curinga più in

generale, l'Amministrazione Comunale ha deciso di realizzare un asse attrezzato, da costruirsi in tempi successivi, fra Acconia di Curinga e il litorale (lido "Sirene").

Tale asse dovrà prevedere percorsi autonomi per il traffico pedonale, per quello delle biciclette e per quell'autoveicolare e dovrà essere dotato di pubblica illuminazione, costituendo, di fatto, un viale collegante Acconia con il mare.

La realizzazione di una siffatta opera, comporta la messa in sicurezza dei vari punti di conflitto che sono presenti lungo lo sviluppo del percorso e che sono rappresentati dall'intersezione, a raso con la SS. N. 18, dall'intersezione a raso con la strada denominata dei "Francesi", dall'intersezione a raso con strada consortile in località "Callipo" e dal piazzale principale a mare.

Il relativo progetto generale accoglie a pieno le esigenze evidenziate, ma stante la corposità dell'impegno economico necessario e la limitatezza delle risorse economiche disponibili, l'Amministrazione Comunale ha inteso dare priorità assoluta alla messa in sicurezza dell'intersezione a raso con la SS. N. 18 in conseguenza dei numerosi lutti che la stessa ha determinato e continua a determinare.

### **Aspetti e dati tecnici**

L'attuale intersezione a raso fra la statale SS. N. 18 (al Km 386) e l'asse viario Acconia-Mare ha da sempre costituito un punto di gravissimo pericolo e causa d'innunerevoli incidenti mortali, anche recentissimi.

Lo snodo è interessato da un notevole flusso veicolare proveniente da tutte le direzioni, con particolare accentuazione nella stagione estiva, per la presenza significativa, unitamente all'intenso traffico di tipo "leggero", e "pesante".

La soluzione più corretta sarebbe senza ombra di dubbio rappresentata dalla realizzazione di un sovrappasso. Si esclude a priori il sottopasso in quanto operando a circa 5,00 - 6,00 mt. s.l.m. la nuova sede viaria dovrebbe essere posta a livello del mare con tutti gli inconvenienti facilmente immaginabili, ma la situazione di fatto, per la presenza di fabbricati, adiacenti all'intersezione stessa non consentono un ragionevole sviluppo di tale ipotesi progettuale e nella progettazione della rotatoria, cui ci si è indirizzati, se ne è dovuto opportunamente tenere conto.

In seguito a numerosi incontri avuti con il settore tecnico dell'ANAS e di analoghi con il settore tecnico della Provincia di Catanzaro, si è deciso di realizzare una rotatoria capace di garantire la massima sicurezza possibile alle varie manovre veicolari cui l'intersezione è interessata.

La rotatoria sarà perfettamente in asse con la SS. N. 18, ma per la presenza, sul tronco verso Pizzo, di due fabbricati con relative recinzioni e attività commerciali-artigianali, l'immissione del traffico interessante l'asse Acconia-Mare subirà una traslazione verso Nord (Lamezia Terme).

L'accesso alla rotatoria è garantito da corsie larghe mt. 3.50, dotate da franco bitumato(banchina) di mt. 1,00 per lato, lungo la SS18 e da corsie larghe 3.50 mt, dotate di franco bitumato (banchina) di 1.00 mt, lungo la strada provinciale e comunale, mentre l'uscita avviene da carreggiate larghe all'imbocco non meno di mt. 4,50 e opportunamente raccordate, con tratti clotoidici, in maniera da ritornare ai 3.50 mt sia alla fine dell'uscite lungo la SS18, sia alle uscite verso la strada provinciale e comunale, rispettivamente, là dove i veicoli riprendono l'assetto di marcia normale.

Anche in uscita le corsie saranno dotate di opportuno franco bitumato.

Il traffico in entrata e in uscita sarà canalizzato da adeguate isole spartitraffico delimitate da bordonali prefabbricati o in c.a. a sezione trapezia.

La rotatoria è articolata in:

- Anello centrale in terra delimitato da bordonale a sezione trapezia (12+15) x20 con diametro di 33 ml;
- Marciapiede sormontabile, a ridosso e concentrico all'anello centrale, su supporto in cls e rivestimento in betonelle di cemento colorato o lastre di pietra verde. Il diametro interno sarà di 33.00 ml, mentre quello esterno sarà di 36 ml;
- A seguire, un anello bitumato, con diametro interno di 36,00 mt e diametro esterno di 52,00, costituirà la carreggiata e la banchina interna ed esterna;
- La piattaforma destinata all'incanalamento e alla circolazione dei veicoli sarà un anello largo 6,00 mt, e sarà caratterizzato da un diametro interno di 38,00 mt e da un diametro esterno di 50,00 mt;

- Il franco interno (banchina bitumata), è costituito da un anello largo 1,00 mt che sarà caratterizzato da un diametro interno di 36.00 mt e da un diametro esterno di 38,00 mt;
- Il franco esterno (banchina bitumata), è costituito da un anello largo 1,00 mt che sarà caratterizzato da un diametro interno di 50.00 mt e da un diametro esterno di 52,00 mt;

Il cassonetto sarà costituito da uno strato drenante di 50 cm di spessore, da uno strato in misto dello spessore di 50 cm, da una base legata (spessore 15 cm, da uno strato di collegamento (binder) spessore 7 cm e da uno strato d'usura (tappetino) spessore 3 cm.

Un doppio strato di geotessile garantirà il drenaggio dei rilevati verso il sottofondo.

I cigli saranno protetti da barriere tipo "H2 Bordo Laterale" e i brevi tratti, interessanti il tombino, da barriere tipo "H2 Bordo Ponte".

La rotatoria sarà sufficientemente illuminata mediante 14 lampioni singoli e 4 lampioni, collocati nelle isole, a 4 bracci.

Tutti i tratti convergenti verso la rotatoria saranno illuminati e in particolare i due tratti della SS n. 18, da ciascun lato, per 130 m.

Le acque di piattaforma (meteoriche) saranno intercettate mediante "bocche di lupo" e attraverso opportune tubazioni in PVC convogliate al fosso laterale esistente, idoneo allo scopo, che le convoglia in un fosso "Consortile" più ampio, che ha come suo recettore il torrente "Randace".

Le isole saranno destinate a verde, mentre consistenti aree limitrofe, saranno destinate a verde pubblico attrezzato.

Per il loro mantenimento si è previsto un impianto idrico, necessario alla sua irrigazione, con collegamento al vicino pozzo comunale.

## **Elementi tecnici relativi ai raggi di curvatura e ai raccordi clotoidici**

Per la definizione dei raggi di curvatura si è dovuto inevitabilmente tenere conto della presenza dei fabbricati adiacenti che necessariamente ne hanno condizionato i parametri, senza diminuire la valenza e l'efficacia della proposta progettuale.

Si è assunta come velocità di progetto quella minima regolamentare di 40 Km/h e come raggio minimo, fra l'altro usato per una sola delle 8 curve previste, di 45 mt.

La costante della curva parametrica (clotoide) presuppone per la velocità di 40 Km/h un valore minimo di 33.6, mentre sono state usate clotoidi con costante parametrica pari a 35 per le curve a raggio più basso.

Per la realizzazione delle enumerate opere si rende necessario eseguire significativi espropri che sono equamente indennizzati per come esplicitato in dettaglio negli allegati elaborati: **Piano Particellare d'esproprio- Elenco Ditte.**

## **Pista ciclabile**

La pista ciclabile se da un lato da risposte e sicurezza alle numerose utenze, dall'altro determinerebbe una situazione di pericolo nell'attraversamento a raso della rotatoria stessa.

Per questa ragione si è previsto di soprassedere, in questa fase, alla sua definizione progettuale.

## **Conclusioni**

Per la presenza d'insediamenti urbani adiacenti all'intersezione è stato necessario decentrare l'area di manovra.

Tuttavia, è stata progettata una rotatoria centrale, comoda e ampia, in maniera che all'interno della stessa sono consentite tutte le manovre e possano seguirsi tutte le traiettorie consentite.

Adeguate corsie di entrata e uscita dalla rotatoria garantiscono la necessaria sicurezza ai vari e articolati flussi veicolari.

Opportune isole spartitraffico mantengono separate le varie correnti veicolari in entrata e in uscita.

Stante la necessità per il Comune di Curinga di realizzare un asse attrezzato da Acconia a “Lido Sirene” la realizzazione di detta rotatoria al bivio “Sirene” costituisce un primo significativo intervento sull’asse Acconia-Mare, mentre l’obiettivo finale resta quello di eseguire un ampliamento dell’intero collegamento.

La realizzazione delle opere menzionate e specificate mette in sicurezza la circolazione in corrispondenza di tutti i punti di conflitto (intersezioni a raso e confluenze a raso) e inoltre migliora notevolmente la circolazione autoveicolare che può svolgersi in gran parte in maniera del tutto indipendente e autonoma.

Per quanto eventualmente non specificato nella presente relazione tecnica si rimanda agli allegati elaborati grafici di progetto.

**I tecnici Progettisti:**

**Dott. Ing. Giuseppe Gullo**

**Dott. Ing. Giacinto Lorusso**

**Geom. Antonio Di Bella**