



PROVINCIA DI SASSARI  
Settore VI - Viabilità-Nord-Ovest

Lavori di realizzazione di una rotatoria sulla  
SP ex SS 131 in località Bancali

*Progetto di variante allo strumento urbanistico*

Rev: \_\_\_\_\_

Data: \_\_\_\_\_



Tavola

Elaborato

Relazione tecnica

Scala ---

PROGETTAZIONE / R.U.P.  
Ing. Stefano Demurtas



IL DIRIGENTE  
Arch. Giovanni Milia



PROVINCIA DI SASSARI

Settore VI - Viabilità Nord-Ovest

**Variante parziale al P.R.G. finalizzata alla riorganizzazione dell'incrocio fra la SP ex SS 131 e la SP 56 nell'ambito dei "Lavori di realizzazione di una rotatoria sulla SP ex SS 131 in località Bancali".  
Comune di Porto Torres.**

**RELAZIONE TECNICA**

**Introduzione**

In data 2 maggio 2019 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale il D.M. 49 del 16 febbraio 2018, attuativo dell'art. 1, commi 1076, 1077 e 1078, della legge 27 dicembre 2017, n. 20 con il quale era previsto un finanziamento degli interventi relativi a programmi straordinari di lavori sulla rete viaria di province e città metropolitane.

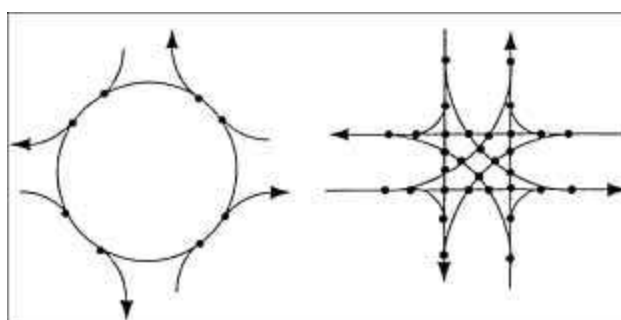
La Provincia di Sassari, con Deliberazione dell'A.S. adottata con i poteri del consiglio n. 5/19 ha approvato il programma degli interventi previsti per le annualità 2019/2023. All'interno della pianificazione approvata è compresa la "Realizzazione di una rotatoria sulla SP ex SS131 Sassari – Porto Torres in località Bancali" che prevede un finanziamento totale di € 600.000,00.

Con Deliberazione dell'Amministratore Straordinario della Provincia di Sassari n. 89 del 16 luglio 2021 veniva approvato il progetto di fattibilità tecnico-economica dell'intervento in oggetto;

Con Determinazione N° 3390 del 19/11/2021 del Dirigente del settore viabilità della Provincia veniva adottata la determinazione di conclusione positiva della conferenza di servizi ex art. 14/bis co. 5 ed art. 14/quarter della L. n° 241/1990 convocata per l'esame del progetto di fattibilità tecnica ed economica dei lavori in oggetto.

La presente relazione tecnica viene redatta a corredo del progetto di variante degli strumenti urbanistici dei comuni interessati dall'opera (P.R.G. del Comune di Porto Torres e P.U.C. del comune di Sassari) denominata "Realizzazione di una rotatoria sulla SP ex SS131 Sassari – Porto Torres in località Bancali". L'intervento prevede un finanziamento totale di € 600.000,00 con fondi del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti D.M. 49 del 16 febbraio 2018 e sarà realizzato dalla Provincia di Sassari.

L'intervento, inserito all'interno di un piano che prevede la razionalizzazione di una serie di incroci a raso della ex SS 131 nel tratto compreso fra Sassari e Porto Torres, di competenza dell'Amministrazione provinciale di Sassari, prevede la realizzazione di una rotatoria in luogo dell'incrocio a raso esistente fra la stessa ex SS131 e la SP 56 "Bancali - Abbacurrente". La soluzione individuata si configura quindi secondo una intersezione a raso mediante circolazione a rotatoria che permette lo sfalsamento delle manovre di attraversamento nel tempo tra i diversi flussi veicolari.



Il confronto fra un incrocio a raso e l'intersezione a rotatoria con precedenza ai veicoli che la percorrono presenta indubbi vantaggi a vantaggio di quest'ultima:

1. maggior sicurezza, per la notevole riduzione dei punti di conflitto rispetto all'esistente incrocio, con riduzione dell'incidentalità (l'obbligo di dare la precedenza ai veicoli che hanno già impegnato la rotatoria ha un effetto di controllo sulla velocità dei veicoli in transito);
2. maggiore capacità di traffico, per la riduzione delle attese.

### Descrizione dell'intervento

Le rotatorie sono una forma di controllo degli incroci di uso comune in tutto il mondo. La normativa Italiana ha cominciato ad interessarsi degli incroci a rotatoria a partire dal D.M. 5/11/2001, ma è solo con il D.M. 19/04/2006 sulle intersezioni stradali che l'argomento viene affrontato anche se marginalmente e poco organicamente. Si è quindi fatto riferimento, per tutti gli aspetti tecnici/geometrici non in contrasto con la normativa Italiana, ad una pubblicazione della Federal Highway Administration del U.S. Department of Transportation Americana "Roundabouts: an informational guide" da considerarsi un "Testo Unico" onnicomprensivo di tutte le problematiche, considerando le ovvie differenze con la realtà italiana, oltretutto di facile lettura ed interpretazione.

Le strade intersecantesi hanno le seguenti caratteristiche medie:

SP ex SS 131 "Sassari Porto Torres"				
Banchina	Corsia	Spartitraffico	Corsia	Banchina
0,25	3,25	1,20	3,25	0,25

SP 56 "Bancali - Abbacurrente"			
Lato "Bancali"		Lato "Abbacurrente"	
Banchina	Corsia	Corsia	Banchina
0,15	2,50	2,75	0,15

Per quanto riguarda le velocità di progetto delle due arterie, non disponendo della relativa documentazione, si può risalire, mediante la normativa dell'epoca, attraverso il modulo di corsia di ogni strada, alla relativa velocità:

SS 131             $60 \leq V_p \leq 80$  Km/h

SP 56             $V_p \leq 40$  Km/h

Attualmente l'intero tratto della SS 131 ha un limite di velocità di 50 Km/h; la SP 56 non ha limiti. Per un incrocio a rotatoria come quello previsto in progetto, intersecante una strada a quattro corsie (SP ex SS 131) ed una a due corsie (SP 56) in ambito extraurbano, è consigliata la realizzazione di un rotatoria con cerchio esterno di diametro compreso fra 55 e 60 metri, dalle norme americane (FHA), mentre la norma italiana (D.M. 2006) fa una distinzione unicamente tipologica, descrivendo come rotatorie "convenzionali" quelle con diametro esterno della corona rotatoria (escluse quindi eventuali banchine o altro) compreso fra 40 e 50 metri.

Si è scelto, per questo, un diametro di 55.0 m, oltre la banchina esterna di 0,50m per garantire la separazione dalle barriere guard-rail. Le barriere guard-rail sono installate oltre tali distanze. La larghezza scelta è il risultato dell'inserimento geometrico dell'anello della rotonda nel contesto attuale compresi i vincoli dovuti a preesistenti costruzioni, della geometria e degli angoli delle strade convergenti, della necessità di rallentamento del flusso veicolare in corrispondenza dell'incrocio e delle caratteristiche dei mezzi che dovranno impegnarlo. Infine, si è tenuto conto delle dimensioni di analoghe rotonde già realizzate in prossimità della stessa strada (SP ex SS 131) per garantire una adeguata uniformità della percezione degli incroci da parte degli utenti.

L'anello di percorrenza dei mezzi sarà largo 9,0 m (D.M. 2006) , con una fascia sormontabile interna di 1.5 m per permettere ai mezzi più grossi (autoarticolati, pullman) una agevole svolta. All'esterno è prevista, per lo smaltimento delle acque meteoriche, una cunetta trapezia in terra. La corona interna, in corrispondenza della fascia sormontabile verrà realizzata mediante un anello di autobloccanti delimitati da cordone di calcestruzzo prefabbricate. Le pendenze longitudinali attuali della carreggiata, allo stato attuale della progettazione, non sembrano necessitare modifiche. L'isola centrale della rotonda sarà riempita con terreno ed eventualmente piantumata con specie locali. Un torre faro centrale, coadiuvata da una serie di lampioni lungo le direttrici, illuminerà tutto l'incrocio.

In definitiva, l'intervento prevede la realizzazione di una rotonda a quattro rami con un diametro esterno di 55 m e interno di 37 m con sezione stradale a 4 corsie da 3.00 m oltre le banchine da 0,50 m per la ex SS 131 e 2 corsie da 2,75 m con banchine da 0,50 m per la SP 56. L'intervento in progetto rispetta l'andamento altimetrico dell'esistente, pertanto la rotonda è in rilevato con altezza massima di circa 2 m con pendenze trasversali pari a 2,5%.



Fig. 1 - Inquadramento incrocio SS 131 – SP 56 – rilievo con drone

### **Inquadramento geografico**

Il sito è complessivamente inquadrato nella cartografia: Carta Tecnica Regionale Numerica Foglio 441140 (Platamona).

### **Inquadramento urbanistico**

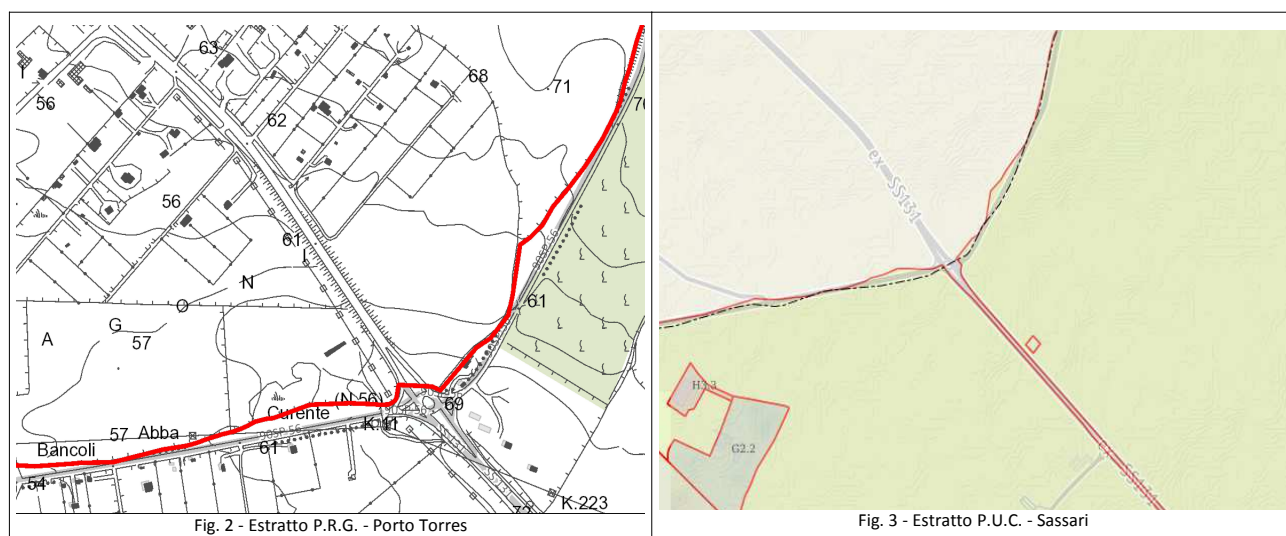
L'inserimento della rotonda prevede l'interessamento dei territori comunali di Sassari e Porto Torres, per i quali il vecchio tracciato della SP 56 fa da spartiacque.

Comune di Sassari - Nel Piano Urbanistico Comunale del Comune di Sassari, approvato con Delibera del C.C. n. 43 del 26/07/2012 e n. 35 del 18/11/2014, in vigore dal 11/12/2014 la zona interessata dall'incrocio ricade in maggior parte in "viabilità pubblica" e per una modesta porzione in zona E2.c – definita dalle NTA del PUC come "Aree di primaria importanza per la funzione agricolo produttiva anche in funzione di supporto alle attività zootecniche tradizionali in aree a bassa marginalità (es. colture foraggere, seminativi anche arborati, colture legnose non tipiche, non specializzate)". La realizzazione della strada comporta la modifica delle destinazioni

urbanistiche delle zone E2.c interessate dalla infrastruttura a “viabilità di piano”, funzionali all’opera pubblica in progetto.

Comune di Porto Torres - Nel Piano Regolatore Generale del Comune di Porto Torres, approvato con Decreto Assessoriale (RAS) n°1571/U del 10/11/1982 e successive varianti, modifiche ed integrazioni, la zona interessata dall’incrocio ricade in maggior parte in “viabilità” e per una modesta porzione in zona E delle NTA come “l’area del territorio comunale a destinazione prevalentemente agricola, per la quale si intende conservare tale funzione”. La realizzazione della strada comporta la modifica delle destinazioni urbanistiche delle zone E interessate dalla infrastruttura a “viabilità di piano”, funzionali all’opera pubblica in progetto.

La superficie da sottoporre a variante, riguardante il territorio del comune di Sassari, è pari a 1257,00 mq. La superficie da sottoporre a variante, riguardante il territorio del comune di Porto Torres, è pari a 85,00 mq. Il totale complessivo risulta di 1342,00 mq.



Considerando che i tratti stradali evidenziati negli strumenti urbanistici dei comuni interessati non sono sufficienti ad ospitare la rotatoria sopra descritta, si rende necessaria l’adozione di una specifica variante che renda il progetto previsto dal Settore VI – Viabilità nord ovest della provincia compatibile con le destinazioni del PUC di Sassari e del PRG di Porto Torres.

Per quanto sopra, al fine della compatibilità urbanistica del progetto della rotatoria, viene attivata specifica variante allo strumento urbanistico vigente. La variante in questione non rientra fra i casi di cui all’art. 23 commi 23 e 25 della L.R. 11 gennaio 2019 n° 1, e quindi, ai sensi del comma 26 seguente, viene individuata come variante *non sostanziale*.

Lo stesso art. 23, al co. 24, stabilisce l’obbligo, per l’autorità procedente, di sottoporre le varianti, siano esse sostanziali o no, a verifica preventiva di assoggettabilità alla VAS presso l’autorità competente, in questo caso la Provincia di Sassari – Settore 5° - ambiente.

In particolare, la destinazione di alcune aree destinate a “zona E” vengono riconfigurate in “sede stradale”. La variante riguarda una superficie di 1257 mq per quanto riguarda il territorio comunale di Sassari e di 85 mq per quello di Porto Torres, di proprietà private da acquisire da parte dell’Ente espropriante, la Provincia di Sassari.

In allegato alla presente relazione vi sono i seguenti elaborati:

- Tav. A.1 – Planimetria stato attuale – ortofoto;
- Tav. A.2 - Planimetria in progetto;

- Tav. A.3 - Planimetria catastale PRG – PUC.

Il progettista  
*Ing. Stefano Demurtas*