

ATTO N. DD 13

DEL 09/01/2020

DETERMINAZIONE DIRIGENZIALE

OGGETTO: TERRITORIO E TRASPORTI - COMUNE DI GASSINO TORINESE -
VARIANTE PARZIALE N. 3 AL P.R.G.C. VIGENTE - PRONUNCIAMENTO
DI COMPATIBILITA' E OSSERVAZIONI.

VISTO

- l'articolo 48 dello Statuto Metropolitano

PRESUPPOSTO

Visto il Decreto del ViceSindaco n. 454-12570/2019 dell'20/11/2019 con il quale si *"dispone che la formulazione di giudizi in materia di pianificazione territoriale e urbanistica, espressi ai sensi della L.R. 56/77 e s.m.i., dalla Città Metropolitana su atti concernenti nuovi Piani regolatori e loro Varianti è in capo alla **Direzione**, competente in materia di pianificazione territoriale e urbanistica, in caso di pronuncia di compatibilità o di incompatibilità con il Piano Territoriale di Coordinamento"*;

Premesso che per il **Comune di Gassino Torinese** :

la **strumentazione urbanistica** risulta la seguente:

- è dotato di P.R.G.C. approvato dalla Regione Piemonte con deliberazione G.R. n. 17-3205 del 30.12.2011;
- ha approvato n° 2 Varianti Parziali al P.R.G.C., ai sensi del comma 7 dell'art. 17 della

L.R. n. 56/1977 e s.m.i.;

- ha adottato, con deliberazione C.C. n° 15 del 09/04/2019, il Progetto Preliminare della Variante Parziale n. 3 al P.R.G.C., ai sensi del comma 5 art. 17 della L.R. n. 56/1977 e s.m.i., trasmesso alla Città Metropolitana in data 02/12/2019 con nota inviata a mezzo PEC prot n. 19776 (pervenuta il 02/12/2019 ns. prot. 102592), per il pronunciamento di compatibilità previsto dal comma 7 del citato articolo;
(Prat. n. VP 038/2019);

i dati socio-economici e territoriali che caratterizzano il Comune sono:

- popolazione: 8.017 abitanti nel 1971, 8.886 abitanti nel 1981, 8.470 abitanti nel 1991, 9.038 abitanti nel 2001 e 9.536 nel 2011, dati che evidenziano un trend demografico in continua crescita;

- superficie territoriale di 2.051 ettari, di cui 1.610 di collina e 441 di pianura. La conformazione fisico-morfologica rileva 519 ettari con pendenze inferiori al 5% (circa il 25% dell'intera superficie comunale), 772 ettari con pendenze comprese tra il 5% ed il 25% e circa 760 ettari con pendenze superiori al 25%. Per quanto riguarda la Capacità d'Uso dei Suoli, 320 ettari sono compresi nella Classe Ia (pari complessivamente a circa il 16% dell'intero territorio comunale), 137 ettari in Classe IIa (circa il 7%), sono altresì presenti 744 ettari di "aree boscate";

- è compreso nell'Ambito 10 di approfondimento sovracomunale della "Collina Chivassese", rispetto al quale ai sensi dell'art. 9 delle N.d.A. del Piano Territoriale di Coordinamento (PTC2) costituisce la prima articolazione del territorio provinciale per coordinare le politiche a scala sovracomunale (infrastrutture, insediamenti industriali/commerciali, programmazione territoriale e paesistica degli spazi periurbani, sistemi di diffusione urbana con processi insediativi di incentivo a carattere residenziale su alcuni ambiti ed escludendone altri);

- ricompreso nella zona omogenea 10 "Chivassese" della Città Metropolitana di Torino, costituita da 24 Comuni (ai sensi del comma 11, lettera c), articolo unico della legge 7 aprile 2014, n. 56);

- il PTC2, ai sensi dell'articolo 20 delle N.d.A. individua il Centro Storico del Comune quale "Centro di tipo C, di media rilevanza";

- insediamenti residenziali: non è compreso negli ambiti di diffusione urbana individuati dal PTC2 (art. 22 delle N.d.A.);

- non è individuato tra i comuni con un consistente fabbisogno abitativo sociale ai sensi dell'art. 23 delle N.d.A. del PTC2;

- sistema produttivo: non appartiene ad Ambiti di valorizzazione produttiva di I e II Livello del PTC2, normati dagli articoli 24 e 25 delle N.d.A.;

- infrastrutture viarie:

- è attraversato dalla ex Strada Statale n. 590 ora di competenza metropolitana nel tratto compreso tra l'innesto con la S.S. n. 10 ed il confine della territorio metropolitano e dalle Strade Provinciali n. 97 di Cinzano, n. 118 di Sciolze, n. 122 di Chieri, n. 224 di Pavarolo;

- è altresì interessato dal tracciato del corridoio infrastrutturale "Tangenziale Est", riportato negli elaborati grafici 4.4.2 e 4.4.3 allegati al PTC2, per la realizzazione del collegamento autostradale tra l'Autostrada A-21 Torino-Piacenza ed il sistema viabile costituito dalle SSP 590 e SSP 11, in corrispondenza del nuovo ponte sul Po, tra i Comuni di Gassino Torinese e San Raffaele Cimena;

- programma pista ciclabili 2009: è attraversato da una dorsale in progetto;

- assetto idrogeologico del territorio:

- è compreso nell'Ambito Nord 6 con i Comuni di: San Mauro, Castiglione T.se, San Raffaele Cimena, Castagneto Po, Rivalba, Sciolze, Cinzano, San Sebastiano da Po, Casalborgone, Lauriano, Monteu da Po, Cavagnolo, Brusasco, Brozolo, Verrua

Savoia quale Gruppo di Lavoro per condividere il dissesto idrogeologico da sottoporre all'Autorità di bacino del fiume Po;

- è altresì interessato dalle seguenti acque pubbliche: fiume Po, Rio Maggiore e Rio della Valle;

- il "Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico" (P.A.I.) adottato dall'Autorità di Bacino del Fiume Po con Deliberazione del Comitato Istituzionale n. 18 del 26 aprile 2001, approvato con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 24/05/2001, evidenzia l'inserimento di una porzione del territorio comunale nelle fasce A, B, C; inoltre, il PTC2 individua un "Corridioio di connessione ecologica", normato all'art. 47 delle N.d.A;

- tutela ambientale:

- 836 ettari sono individuati nell'ambito di approfondimento della "Collina di Torino", per il quale il Piano Territoriale Regionale (P.T.R.) prevede la formazione, da parte della Regione, di un Piano Territoriale di competenza regionale con specifica considerazione dei valori paesistici e ambientali;

- vasta parte del territorio è sottoposta al vincolo di cui ai Decreti Ministeriali 1° agosto 1985, emanati ai sensi dell'art. 2 del D.M. 21/09/1984, denominati "Galassini", per i quali si applicano le disposizioni dell'art. 12 del P.T.R.;

- alcune porzioni di territorio sono interessate dal Vincolo Idrogeologico di cui alla L.R. 45/89 e s.m.i.;

dato atto che il Comune di Gassino Torinese è adeguato al Piano per l'Assetto Idrogeologico (PAI);

preso atto delle motivazioni che hanno indotto l'Amministrazione Comunale a modificare il P.R.G.C. vigente, così come emergono dalla deliberazione C.C. n. 15 del 09/04/2019 di adozione della Variante parziale in questione;

rilevato che, nello specifico, il Progetto Preliminare della Variante Parziale n° 3, adottato con la deliberazione testé citata e con i relativi allegati tecnici, è finalizzato alla previsione di un nuovo tracciato stradale di accesso al progettando ecocentro consortile;

preso atto che per quanto attiene la Verifica di assoggettabilità alla Valutazione Ambientale Strategica (VAS), ai sensi della L.R. 56/77 e s.m.i., del D.Lgs 152/2006 e s.m.i. e della D.G.R. n. 25-2977 del 29/02/2016, l'Amministrazione comunale ha deciso di avviare il procedimento integrato "in maniera contestuale", accompagnando il progetto preliminare della Variante parziale al PRGC con il documento denominato "*Documento tecnico per la fase di verifica assoggettabilità VAS*", elaborato trasmesso con la medesima nota del 02/12/2019, pervenuto in pari data all' "*Unità Speciale VAS, VIA, AIA*" del Dipartimento Ambiente e Vigilanza Ambientale della Città Metropolitana quale Soggetto con competenze Ambientali (SCA);

visto il parere della Direzione Coordinamento Viabilità - Viabilità 1, Ufficio Concessioni Stradali prot. 107449 del 16/12/2019 allegato alla presente come parte integrante;

tenuto conto che ricade esclusivamente sull'Amministrazione comunale la responsabilità sui contenuti degli Atti trasmessi, come precisati nell'articolo 17, L.R. n. 56/1977 (così come modificata dalla L.R. n. 3/2013), costituenti la Variante Parziale;

considerato che il termine perentorio per il pronunciamento di compatibilità scade in data 15/01/2020;

vista la L.R. n. 56 del 5 dicembre 1977 *“Tutela ed uso del suolo”*, modificata e integrata dalle LL.RR. n. 3/2013 e n. 17/2013 ed in particolare il comma 7 dell’articolo 17, in cui è specificato che: *“... contestualmente all’avvio della fase di pubblicazione, [da parte dell’Amministrazione Comunale] la deliberazione medesima è inviata alla provincia o alla città metropolitana che, entro quarantacinque giorni dalla ricezione, si pronuncia in merito alle condizioni di classificazione come parziale della variante, al rispetto dei parametri di cui al comma 6, nonché sulla compatibilità della variante con il PTCP o il PTCM o i progetti sovracomunali approvati...”*;

dato atto che, ai sensi dell’articolo 17, comma 7 della L.R. 56/1977 come modificato dalla L.R. n. 3/2013, la Deliberazione C.C. n. 15 del 09/04/2019 di adozione del progetto preliminare della Variante parziale n° 3 al P.R.G.C. vigente:

- *“... contiene la puntuale elencazione delle condizioni per cui la variante è classificata come parziale ...”*;

- **non** contiene il prospetto numerico che evidenzia *“... la capacità insediativa residenziale del PRG vigente, nonché il rispetto dei parametri di cui al comma 5, lettere c), d), e) e f), riferito al complesso delle varianti parziali precedentemente approvate e a eventuali aumenti di volumetrie o di superfici assentite in deroga ...”*;

dato atto che la Città Metropolitana di Torino può esprimere osservazioni e proposte sui contenuti della Variante medesima, ai sensi dell’art. 17 comma 7 della L. R. n. 56/1977, così come modificato dalla L.R. n. 3 del 25/03/2013, in quanto soggetto portatore di interessi diffusi;

vista la Legge 7 aprile 2014 n. 56 recante *“Disposizioni sulle Città metropolitane, sulle Province, sulle Unioni e fusioni dei Comuni”*, così come modificata dalla Legge 11 agosto 2014, n. 114, di conversione del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90;

visto l’art. 1 comma 50 Legge 7 aprile 2014 n. 56, in forza del quale alle Città Metropolitane si applicano, per quanto compatibili, le disposizioni in materia di comuni di cui al testo unico, nonché le norme di cui all’art. 4 Legge 5 giugno 2003, n. 131;

rilevato che tra le funzioni fondamentali della Città Metropolitana, definite dalla Legge 56/2014 **è compresa la Pianificazione Territoriale Generale** ai sensi della lettera b), comma 44, articolo 1 della citata legge;

dato atto che alla **Città Metropolitana di Torino** compete il ruolo, in tema di coordinamento dell’attività urbanistica dei comuni ed in particolare: *“Ai fini del coordinamento e dell’approvazione degli strumenti di pianificazione territoriale predisposti dai comuni, la provincia [ora Città Metropolitana] esercita le funzioni ad essa attribuite dalla regione ed ha, in ogni caso, il compito di accertare la compatibilità di detti strumenti con le previsioni del piano territoriale di coordinamento.”* (Cfr. comma 5, art. 20, D. Lgs. 18 agosto 2000, n. 267);

visto lo Statuto della Città Metropolitana di Torino, approvato ai sensi del comma 9, art. 1, Legge 56/2014, dalla Conferenza Metropolitana in data 14 aprile 2015, con deliberazione prot. n. 9560/2015, entrata in vigore il 1 giugno 2015;

dichiarato che non emergono incompatibilità con i progetti di competenza della Città Metropolitana, né con quelli di altri Enti o soggetti pubblici agli atti dell’Ente;

esaminato il vigente Piano Territoriale di Coordinamento, approvato con deliberazione del Consiglio Regionale n. 121-29759 del 21 luglio 2011, pubblicata sul B.U.R. n. 32 del 11 agosto 2011 ed in particolare le disposizioni delle Norme di Attuazione immediatamente prevalenti sulla disciplina di livello comunale vigente e vincolanti anche nei confronti settoriali e dei privati: articolo 8 "*Misure di salvaguardia e loro applicazione*"; comma 5, articolo 26 "*Settore agroforestale*"; commi 1 e 3 articolo 39 "*Corridoi riservati ad infrastrutture*"; articolo 40 "*Area speciale di C.so Marche*"; comma 2, articolo 50 "*Difesa del Suolo*";

atteso che la competenza all'adozione del presente provvedimento spetta al Dirigente ai sensi dell'art. 107 del Testo Unico delle leggi sull'Ordinamento degli Enti Locali approvato con D.Lgs. 18.08.2000 n. 267 e dell'art. 45 dello Statuto Metropolitano;

DETERMINA

1. che, ai sensi dell'articolo 17 comma 7 della L.R. n. 56/1977 così come modificato con L.R. n. 3 del 25/03/2013, il progetto preliminare della Variante parziale n° 3 al P.R.G.C. vigente del Comune di Gassino Torinese, adottato con deliberazione C.C. n. 15 del 09/04/2019, non presenta incompatibilità con il vigente Piano Territoriale di Coordinamento, approvato con deliberazione del Consiglio Regionale n. 121-29759 del 21/07/2011 e con i progetti sovracomunali, precisando che la suddetta Variante non si pone in contrasto con le disposizioni delle Norme di Attuazione del P.T.C. immediatamente prevalenti sulla disciplina di livello comunale vigente e vincolanti anche nei confronti degli interventi settoriali e dei privati: articolo 8 "*Misure di salvaguardia e loro applicazione*"; comma 5 dell'articolo 26 "*Settore agroforestale*"; commi 1 e 3 dell'articolo 39 "*Corridoi riservati ad infrastrutture*"; articolo 40 "*Area speciale di C.so Marche*" e del comma 2 dell'articolo 50 "*Difesa del suolo*";

2. di formulare, in merito al Progetto Preliminare della Variante Parziale n° 3 al P.R.G.C. vigente (ai sensi dell'art. 17 L.R. n. 56/1977), adottato dal Comune di Gassino Torinese, le seguenti osservazioni:

a) Si segnala che l'art. 10 comma 4 delle Norme di Attuazione del PTC2 prevede: "*... la verifica di compatibilità dei PRGC ai contenuti del PTC2 dovrà essere evidenziato in modo espresso nell'ambito della relazione illustrativa...*". Si richiede pertanto di riproporre la verifica con i Piani sovraordinati, riportata nell'elaborato "Documento tecnico per la fase di verifica assoggettabilità alla VAS", all'interno dell'elaborato "Relazione illustrativa" implementandola con la descrizione delle motivazioni addotte per la compatibilità con gli strumenti sovraordinati (PPR, PTR, PTC2).

b) Si rammenta che l'atto di adozione della Variante parziale non riporta quanto previsto dall'art. 11, comma 7 del Decreto del Presidente G.R. 22/03/2019 n. 4/R, nella parte che recita testualmente "*... nella deliberazione di adozione delle varianti parziali è dichiarato espressamente il rispetto delle disposizioni cogenti e immediatamente prevalenti e di tutte le altre norme del Ppr*".

c) E' opportuno integrare la Variante parziale in esame con la dichiarazione di compatibilità al Piano di Classificazione Acustica ai sensi dei commi 4-5 dell'art. 5

della Legge Regionale n. 52/2000 *“Disposizioni per la tutela dell’ambiente in materia di inquinamento acustico”*. Tale legge dispone infatti: *“ .. la zonizzazione è comunque predisposta in caso di approvazione o modifica degli strumenti urbanistici .. ”* (c. 3 art. 5) e inoltre: *“ .. ogni modifica degli strumenti urbanistici comporta la contestuale verifica e l’eventuale revisione della classificazione acustica”* (c. 4 art. 5);

d) Richiamando l’art. 17 comma 7 della L.R. 56/77 e s.m.i. che recita: *“la deliberazione di adozione della Variante parziale contiene la puntuale elencazione delle condizioni per cui la variante è classificata parziale e un prospetto numerico dal quale emerge la capacità insediativa del PRG vigente, nonché il rispetto dei parametri di cui al comma 5 lettere c), d), e), e f) riferito al complesso delle varianti parziali precedentemente approvate e a eventuali aumenti di volumetria o di superficie assentite in deroga”* si ricorda, non essendo previsti casi di esclusione dalla L.U.R., di riportare in apposito prospetto nella deliberazione di approvazione del progetto definitivo i parametri indicati dalla norma, anche se non modificati. Nel caso specifico, a seguito della riduzione della superficie territoriale del comparto produttivo P2/2, si rammenta la necessità di aggiornare il parametro identificato dalla lettera f) relativo alle superfici territoriali delle attività produttive, come segnalato nella Relazione illustrativa.

e) Dall’esame della documentazione allegata alla Variante in oggetto si evince che il tratto BC della nuova viabilità di accesso al progettando *“eco-centro consortile”* ricade sia in classe di rischio IIIa1, sia in fascia di rispetto ex art. 29 LUR del Rio di Valle Baudana. Nel richiamare le limitazioni previste dalle N.T.A. del vigente PRGC ed evidenziate nella Relazione Geologica in termini di opere realizzabili in classe di rischio IIIa1 (*... all’interno di queste aree è vietato realizzare nuove costruzioni ed opere di urbanizzazione*), si richiede di valutare l’opportunità di modificare il tracciato della nuova viabilità di accesso senza interessare terreni in classe di rischio idrogeologico IIIa1.

f) L’ *“Unità Speciale VAS, VIA e AIA - Dipartimento Ambiente e Vigilanza Ambientale della Città Metropolitana di Torino, in qualità di Soggetto con competenze ambientali, ha ritenuto di non esprimersi in merito ai contenuti della Verifica di Assoggebilità alla V.A.S., e pertanto trova attuazione quanto previsto alla lettera j.1 “Procedimento integrato per l’approvazione delle Varianti parziali al PRG: fase di verifica di assoggettabilità e pubblicazione “in maniera contestuale””, capitolo 2, della D.G.R. n. 25-2977 del 29/02/2016 - “In caso di silenzio l’iter procede”*.

g) Si allega alla presente come parte integrante il parere della competente Direzione Coordinamento Viabilità - Viabilità 1, Ufficio Concessioni Stradali prot. 107449 del 16/12/2019 con cui vengono formulate osservazioni riferite a temi viabilistici.

3. di trasmettere al Comune di Gassino Torinese la presente determinazione per i successivi provvedimenti di competenza.

IL DIRIGENTE (TERRITORIO TRASPORTI)
Fto Giannicola Marengo

Prot. **107449**

Prat. n. 103087

Vs. rif. prot. 19777

16 DIC. 2019

Torino,

Spett.le

Città metropolitana di Torino**Direzione Territorio e Trasporti**luca.beria@cittametropolitana.torino.it

E, p.c.

Città metropolitana di Torino**Direzione Coordinamento Viabilità****Responsabile U.O. 1**giovanni.gavazzi@cittametropolitana.torino.it

**OGGETTO: Strada Provinciale n. 590 della Val Cerrina (cod. p590).
Piano Regolatore Generale, Variante n. 3 - Variante parziale ai sensi dell'art. 17 comma 5
della L.R. 56/77 e s.m.i. - Progetto Preliminare.
Parere in materia stradale.**

In riferimento a quanto in epigrafe marginato, si richiama la sessione congiunta tra la scrivente Direzione ed il Comune in data 9 dicembre 2019 (nel corso della quale è stata discussa anche la parte riguardante l'istituzione del nuovo eco-centro), riportando di seguito le principali osservazioni in merito agli effetti sulla viabilità di competenza.

Premesso che:

- Il collegamento con le aree interne viene previsto da strada esistente al Km. 11+500 circa, già di utilizzo da parte delle attività presenti lungo il lato sinistro, citato nell'ambito della ns. nota prot. 98588 del 20 novembre 2019/Prat. 74566) inviata anche alla locale Amministrazione (nella quale si riporta "che la ditta Massa Legnami snc. utilizza la viabilità esistente comunale per l'accesso all'attività commerciale, demandando al Comune per competenza i poteri di ente proprietario della strada, ricognizione e vigilanza").

- Atteso tuttavia che l'innesto si appalesa come antecedente all'entrata in vigore dell'attuale Codice della Strada, potrà essere oggetto di ricerca catastale o su cartografie quali C.T.P. o C.T.R. e corografie storiche, per datarne la costituzione, ora presumendo si possa configurare come strada vicinale o assimilabile ai sensi dell'art. 14 comma 4 Cod. Str. per cui su dette viabilità (cfr. art. 2, D - ultimo periodo, come modificato dall'art. 1 del d.lgs. 360/1993) i poteri dell'ente proprietario sono comunque esercitati dal Comune;

- Rappresentato che la principale distinzione che si rinviene in materia di strade interpoderali attiene se esiste o meno un diritto di uso pubblico sulle medesime, potendosi a tal proposito distinguere strade vicinali pubbliche e strade vicinali private (laddove la vicinale acquista il carattere di strada pubblica per intervento del Comune con un provvedimento di classificazione tecnica, in conseguenza del quale risulta sottoposta allo stesso regime giuridico dei beni demaniali previsto dall'art. 825 cod. civ. mentre le strade vicinali private restano estranee alla disciplina pubblicistica risultando esclusivamente regolate da norme di diritto privato);

Considerato che quanto in argomentazione è soggetto all'art. 14 della legge 12 febbraio 1958, n. 126 (unico articolo non abrogato dal d.lgs. 285/1992 e s.m.i.), che recita "La costituzione dei consorzi previsti dal decreto legislativo luogotenenziale 1 settembre 1918, n. 1446, per la manutenzione, sistemazione e ricostruzione delle strade vicinali di uso pubblico, anche se rientranti nei comprensori di bonifica, è obbligatoria.", significando che in ogni caso, in assenza di detto adempimento da giurisprudenza i compiti di ricognizione, vigilanza, custodia e manutenzione sono riconducibili al Comune, richiamando l'attenzione nello specifico sull'area di intersezione la connessa sicurezza e salvaguardia della circolazione stradale:

si consiglia al Comune, previa la suddetta verifica, di attestarne l'effettiva tipologia, per tramite di nota in funzione dichiarativa, ricomprendente gli aspetti catastali.

Intervenendo sulla variante, in virtù del collegamento indiretto del nuovo insediamento con la S.P. 590 (seppur in centro abitato), si ritiene che occorra prevedere una sistemazione consona alle esigenze del tratto, sul quale sono prossimi anche attività di natura commerciale sul lato opposto (ns. Prat. 71613), addivenendo ad una sistemazione a rotatoria contemperante i flussi di entrambi i lati della carreggiata.

Pertanto, a risoluzione di potenziali criticità presenti e future, il completamento documentale dovrà riguardare un preciso indirizzo in ragione dei combinati disposti del d.m. del 19 aprile 2006 recante "Norme costruttive e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali", tanto per le manovre di diversione quanto per quelle di immissione anche in relazione a flussi e tipologia dei medesimi.

Si riportano sommariamente le principali indicazioni a titolo di riferimento per gli approfondimenti tecnici, secondo i disposti del su citato decreto, con riguardo al p.to 4.5.

A. Considerazioni di carattere generale.

Le geometrie e il tracciato dell'intersezione dovranno essere inquadrati all'interno di un piano quotato di rilievo e di progetto corredato di sezioni trasversali, significative, puntuali ed esaustive di scavi, riporti, peggiorie ecc. e di ogni altro elemento utile a definire in modo compiuto i lavori.

B. Caratteristiche geometriche particolari.

Isola centrale non sormontabile delimitata da cordoli.

Larghezza bracci in ingresso m. 4,50 (nastro asfalto) + m. 3,50 tra linee di margine.

Larghezza bracci in uscita m. 5,50 (nastro asfalto) + m. 4,50 tra linee di margine.

Per i rami delle viabilità locali è opportuna la verifica della fruibilità (fasce veicolari minime di ingombro dinamico) da parte dei mezzi di soccorso e di quelli mezzi pesanti di soggetti gestori di pubblici servizi (autopompa V.V.F., mezzi del servizio di raccolta rifiuti, ecc.).

Le isole divisionali triangolari (costituite da cordonature) sul sedime della S.P. dovranno essere geometricamente conformate con i necessari raggi di deflessione, prolungate secondo un rapporto base/altezza variabile da 1/4 a 1/6, adeguando conseguentemente le geometrie dei bracci entrata/uscita.

C. Stratigrafia pavimentazione stradale in conglomerato bituminoso.

Per omogeneità tra strato di fondazione della pavimentazione esistente e quello degli ampliamenti di carreggiata in corrispondenza dell'anello giratorio e dei bracci della nuova intersezione, dovrà essere smantellata una larghezza media di cm 50 della pavimentazione bituminosa esistente (taglio con fresa a disco rotante o klipper) e successivo compattamento con rullo vibrante del materiale di rilevato e fondazione per strati successivi di spessore \leq cm. 20, solidalmente alle porzioni rimosse.

Posa di tessuto non tessuto 300 gr./m² di separazione tra il terreno di scavo e il materiale di rilevato;

Formazione e stesa del cassonetto stradale saranno eseguite previo costipamento, uniformemente miscelato per non presentare disgregazione dei componenti, garantendo un valore del modulo di deformazione (CNR BU 146/1992) al primo ciclo di carico, nell'intervallo tra 0,15 + 0,25 MPa, in un tempo incluso fra 3-12 h dalla compattazione \geq 150 MPa, verificato con prove di piastra da richiedere al Laboratorio Prove e Materiali di Città metropolitana 10 giorni prima della stesa del tout-venant.

Strati di base (tout-venant) spessore cm 16 e di collegamento (binder) spessore cm 6, manto d'usura di tipo fine e compattato spessore medio cm. 4.

D. Impianto di illuminazione stradale.

Elaborati progettuali di dettaglio supportati da studio illuminotecnico conformemente alle prescrizioni tecniche di cui alla Norma UNI 11248 "Illuminazione stradale", CEI 64-7 e L.R. Piemonte n. 31/2000 e s.m.i.

E. Segnaletica orizzontale e verticale.

Rispetto di Codice della Strada e Regolamento, oltre alla "Seconda direttiva sulla corretta ed uniforme applicazione delle norme del codice della strada in materia di segnaletica e criteri per l'installazione e la manutenzione" diramata nel 2005 dal d.m. infr. e trasp. e in particolare "SEGNALETICA delle ROTATORIE", p.to 8.3. con segnale "rotatoria" art. 122, comma 6 Reg. (Fig.II.84), preceduto dal segnale "circolazione rotatoria" di cui all'art. 96, comma 6 (Fig.II.27).

Dev'essere inoltre apposto il segnale di preavviso di cui all'art. 127, comma 1, lett. a), nella configurazione relativa al tipo di strada (Fig. II.238).

F. Regimazione acque superficiali e di disgelo.

Gli elaborati progettuali dovranno essere implementati con quelli propedeutici alla rappresentazione dei sistemi di smaltimento delle meteoriche, idraulicamente dimensionati (per diametro condutture e numero di caditoie), in continuità con l'attuale apparato di raccolta per livellette e pendenze, salvo rettifiche planimetriche in funzione dell'adeguamento dei rami prescritti ai punti precedenti.

G. Barriere di protezione.

La documentazione (anche per i sostegni I.P.) dovrà dar evidenza dei riferimenti per l'applicazione dei criteri di scelta dei dispositivi di sicurezza stradale di cui all'art. 6 dell'istruzioni tecniche allegate al d.m. Infrastrutture e Trasporti n. 2367 del 21 giugno 2004 e s.m.i., individuando tipologia di barriera ed elementi strutturali delle eventuali opere di fondazione, specie per quanto attiene all'eventuale protezione dei sostegni dei pali di illuminazione:

a tal fine dovrà essere presentato il progetto esecutivo, comprensivo di particolari costruttivi, in relazione al d.m. Infr. e Trasp. n. 2367/2004 e s.m.i. individuando la tipologia di barriere di sicurezza e degli elementi strutturali delle eventuali opere di fondazione, in attuazione anche dell'art. 2, commi 1, 2, 3 del d.m. ll.pp. n. 223 del 18 febbraio 1992 e s.m.i. dal quale si evinca la scelta o meno riguardante i tipi delle barriere da adottare, loro ubicazione, elementi terminali ed opere complementari connesse (tra cui quelle di fondazione, compresi gli ancoraggi).

Per i sostegni, in alternativa il progettista incaricato, potrà valutare la compatibilità di una soluzione a conforme alla tipologia rispondente alla Norma UNI EN 12767 "Sicurezza passiva di strutture di sostegno per attrezzature stradali - requisiti e metodi di prova".

La presente non costituisce autorizzazione all'esecuzione di lavori, che potrà essere rilasciata ad avvenute integrazioni secondo quanto previsto dall'art. 26 d.lgs. 285/1992 e s.m.i., per cui - in riferimento all'art. 2 Legge n. 241/1990 e s.m.i. - i termini per il rilascio del provvedimento di competenza in materia stradale si devono intendere sospesi.

Ogni integrazione potrà essere presentata secondo le indicazioni riportate all'indirizzo <http://www.cittametropolitana.it/viabilita/concessioni/> o rivolgendosi all'Ufficio Sportello Concessioni presso questa Direzione, al n. tel. 011-8616052 (presso il quale è possibile, oltre alle domande, inviare corrispondenza di qualunque tipologia e richiedere informazioni).

Restando a completa disposizione si porgono distinti saluti.

Responsabile del procedimento e dell'istruttoria tecnica: Geom. Daniele CALAVITA.

Ufficio informazioni: Sportello Concessioni, tel. 011/8616052 - fax 011/8614488.

IL DIRIGENTE DELLA DIREZIONE
COORDINAMENTO VIABILITÀ - VIABILITÀ 1
(Dott. Ing. Matteo TIZZANI)