

# COMUNE DI CASTELLINA IN CHIANTI

## *Opere e Servizi Pubblici*



PROGETTO PER LA REALIZZAZIONE DI UN  
PERCORSO PEDONALE TRA IL CENTRO DEL  
PAESE E VIA ETRUSCA, LUNGO LA S.R. 429 DI VAL  
D'ELSA

PROGETTO DEFINITIVO / ESECUTIVO

VIA VAL D'ELSA, senza civico

Progettisti:	Ing. Cristina Pepi Geom. Federico Betti P.I. Diego Rabazzi
Direzione dei lavori:	Geom. Federico Betti
Coordinatore della sicurezza:	Geom. Federico Betti
Responsabile unico del procedimento:	Ing. Cristina Pepi

Ing. Cristina Pepi

Geom. Federico Betti

TAV. 5 - RELAZIONE TECNICA GENERALE

Settembre 2016



## RELAZIONE GENERALE

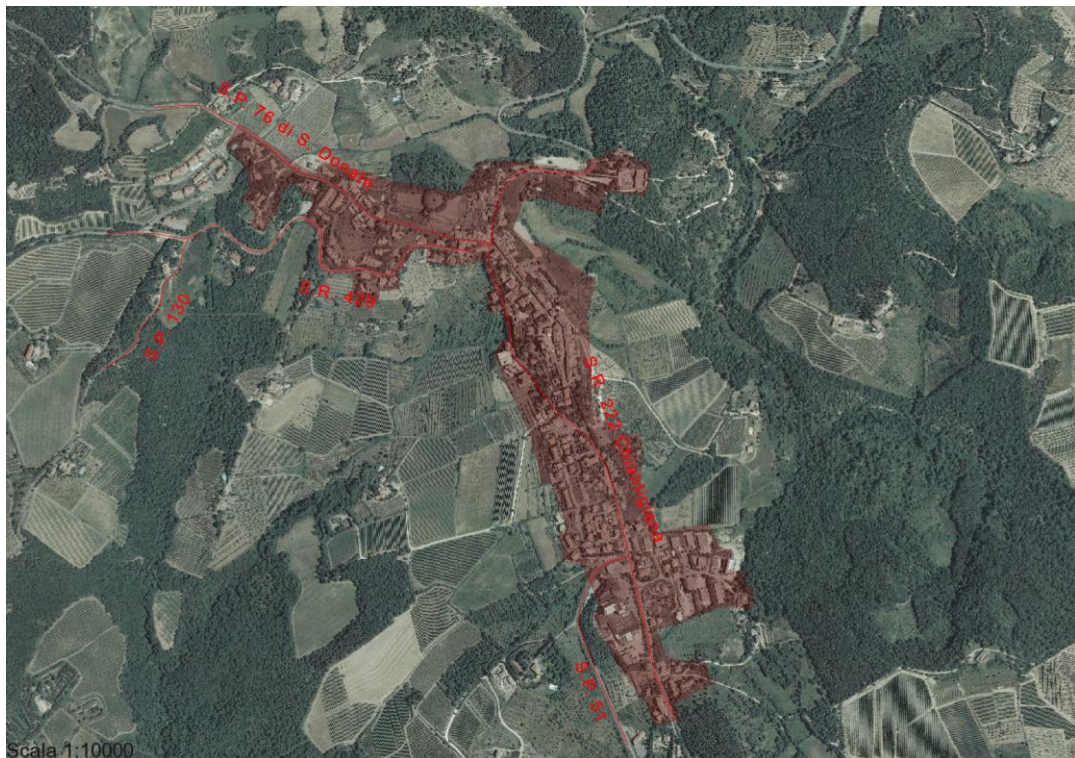
### Premessa:

Il territorio del Comune di Castellina in Chianti, in Provincia di Siena, si estende per 99,45 chilometri quadrati ed è posto sulle colline a cavallo tra la Val d'Elsa, la Val di Pesa e la Valle del fiume Arbia. Il dislivello altimetrico va da un minimo di 180m s.l.m. nella zona di Castellina Scalo ad un massimo di 626 m s.l.m. nella zona del Monte Cavallaro; il capoluogo è posto a 578m. Il suo territorio è interamente compreso nel Chianti Classico.

Confina con i comuni di Greve in Chianti, Radda in Chianti, Gaiole in Chianti, Castelnuovo Berardenga, Monteriggioni, Poggibonsi, Barberino Val d'Elsa e Tavarnelle Val di Pesa.

Il paese è caratterizzato da uno sviluppo planimetrico tutt'altro che raccolto in quanto si articola per lunghezza attorno la S.R. 222 "Chiantigiana" per poi svilupparsi lungo i percorsi della S.P. 429 e della S.P. 76 di San Donato.

Il presente progetto prevede la realizzazione di un percorso pedonale che costeggi la S.R. 429 da Piazza Roma all'intersezione con Via Etrusca in modo da collegare in modo "sicuro" la zona residenziale di recente realizzazione al centro del capoluogo.



*figura 1 - ortofoto*

### Descrizione sintetica delle principali vicende storiche dei luoghi in cui si inserisce l'intervento:

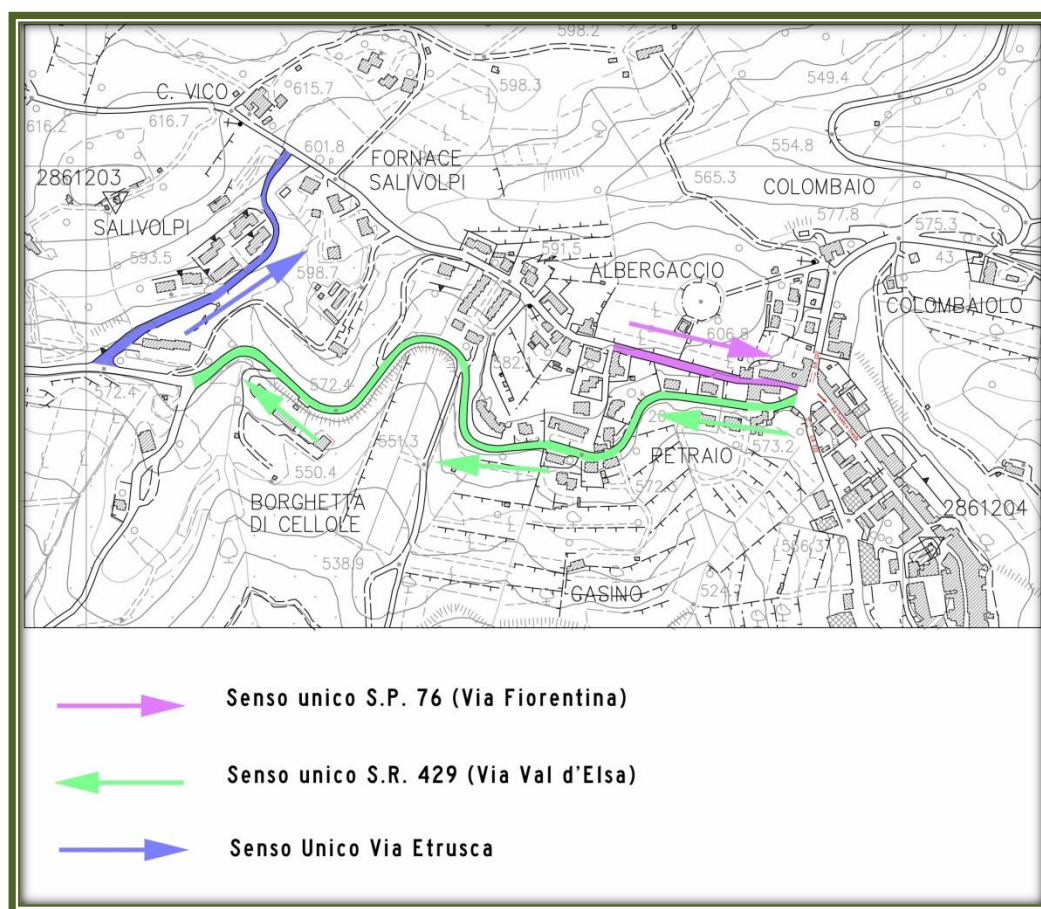
L'intersezione stradale tra la S.R. 222 "Chiantigiana, la S.P. 429 di Val d'Elsa, la S.P. 76 di San Donato e

la viabilità comunale di Via Trento e Trieste, in corrispondenza di Piazza Roma, negli ultimi trent'anni è stata caratterizzata da un intenso traffico veicolare con conseguente potenziale pericolo di incidenti ed una scarsa sicurezza per i pedoni che si trovavano costretti ad attraversare la piazza intersecando i diversi flussi di transito. Tale problematica fu affrontata in diverse riprese dalle varie Amministrazioni Comunali in collaborazione con l'Amministrazione Provinciale di Siena.

Nell'anno 2004 la stessa Amministrazione Provinciale elaborò alcune soluzioni progettuali, a firma dell'Ing. Claudio Lombardi, che prevedevano o la realizzazione di una rotatoria che regolamentasse il flusso dei veicoli provenienti dalle diverse direzioni oppure la realizzazione di tre aiuole che restringessero l'ampia superficie carrabile e consentissero una immediata comprensione dei diversi flussi di traffico, agevolando di fatto anche la viabilità pedonale.

A seguito delle intervenute modifiche al Codice della Strada e considerate le caratteristiche planimetriche dell'intera area, risultò impercorribile la realizzazione della rotatoria poiché la stessa non avrebbe garantito le caratteristiche geometriche e strutturali della strada previste da tali modifiche se non in seguito ad operazioni di esproprio per pubblica utilità di fondi privati che sicuramente avrebbero dato vita a lunghi contenziosi legali a carico dell'Amministrazione Comunale.

Pertanto, in accordo con la stessa Amministrazione Provinciale, nell'anno 2011 questa Amministrazione dette vita ad una fase sperimentale, autorizzata da Ordinanza Sindacale n. 13 del 16/05/2011, che prevedeva la riduzione della superficie carrabile di Piazza Roma come previsto in una delle soluzioni progettuali prospettate dall'Ing. Lombardi e la contemporanea istituzione di sensi unici di marcia che interesseranno la S.R. 429 (Via Val d'Elsa) da Piazza Roma fino all'intersezione con la S.P. 130 in Loc. Roverella con senso unico di marcia in direzione Poggibonsi; Il primo tratto della S.P. 76 (Via Fiorentina) con senso unico di marcia verso il centro del paese e Via Etrusca con senso unico di marcia dalla S.R. 429 alla S.P. 76 a chiudere l'anello di circolazione.





Durante l'anno di sperimentazione, verificato sin dai primi giorni l'esito positivo della stessa, si passò quindi alla fase progettuale supportata anche dal parere favorevole della Direzione Generale delle Politiche Territoriali, Ambientali e per la Mobilità - Settore Viabilità di Interesse Regionale Prot. 196380/0/050/040 del 10/07/2012, ed alla successiva realizzazione delle opere previste.

In seguito a tale modifica della viabilità ed anche grazie alle caratteristiche della strada (andamento pianeggiante, ampie zone ombreggiate, panorama su tutta la Val d'Elsa), soprattutto nelle giornate più favorevoli, si è registrato un progressivo aumento della viabilità pedonale lungo la S.P. 429 di Val d'Elsa che tuttavia, a causa delle attuali caratteristiche geometriche, non gode delle necessarie condizioni di sicurezza, in quanto i pedoni sono costretti a camminare a ridosso della carreggiata senza nessuna barriera a protezione dal traffico veicolare.

Appare quindi chiaro come sia importante ridisegnare questo spazio urbano per poter permettere ai cittadini di vivere in sicurezza e autonomia tutta le zone del paese ed incentivare gli spostamenti a piedi; l'accessibilità urbana, ovvero la compatibilità fra le esigenze di utenti diversi quali pedoni, ciclisti, guidatori è il fattore azzerante senza il quale è inutile qualsiasi considerazione aggiuntiva.

Da questa analisi emerge la necessità di realizzare un percorso pedonale che costeggi la S.R. 429 in modo da permettere il raggiungimento del centro di Castellina anche da zone più in periferia.

Obiettivo del presente progetto è quello di assicurare la continuità della rete dei percorsi pedonali, la messa in sicurezza delle intersezioni per i pedoni, l'eliminazione sistematica delle barriere architettoniche, la protezione e il corretto dimensionamento delle aree di circolazione dei pedoni, l'individuazione delle aree per la manovra dei mezzi di soccorso..

### **Stato attuale**

La strada S.R. 429 attualmente è classificata di tipo C come da Disposizione del Dirigente Lavori Pubblici n. 843 del 25/06/2008.

Lo stato attuale della strada è documentato dalle immagini sotto riportate dalle quali risulta come la percorrenza pedonale della strada sia limitata e comunque non adeguata agli standard minimi di sicurezza da garantire.









## Stato di progetto

Il progetto consiste nella realizzazione di un percorso pedonale a raso che costeggia la S.R. 429 da Piazza Roma fino all'intersezione con Via Etrusca per consentire il transito in sicurezza dei pedoni che intendono raggiungere la zona di recente edificazione (Via Etrusca) e gli edifici di edilizia residenziale popolare ubicati in Via Castellina Vecchia.

Tale percorso si svilupperà in gran parte sul lato sinistro (transitando dal centro in direzione Poggibonsi) fino al termine di Via Val d'Elsa e poi, dopo continuerà sul lato destro naturalmente dopo il superamento di un attraversamento pedonale a raso.

Da un punto tecnico l'intervento risulta di semplice realizzazione trattandosi in gran parte di percorso a raso sulla sede stradale già esistente e di piccoli tratti da realizzarsi su porzioni di terreni pianeggianti e liberi da ogni ostacolo; dal punto di vista ambientale l'intervento non risulta impattante in quanto si sviluppa all'interno del centro abitato e come già detto sul sedime stradale esistente, senza peraltro interferire né sulla stabilità delle scarpate esistenti, né sull'attuale sistema di deflusso delle acque meteoriche superficiali.

È previsto anche un adeguamento dell'impianto della pubblica illuminazione a partire da circa la metà del percorso fino all'intersezione con Via Etrusca per il quale si rimanda integralmente alla relazione allegata al progetto.



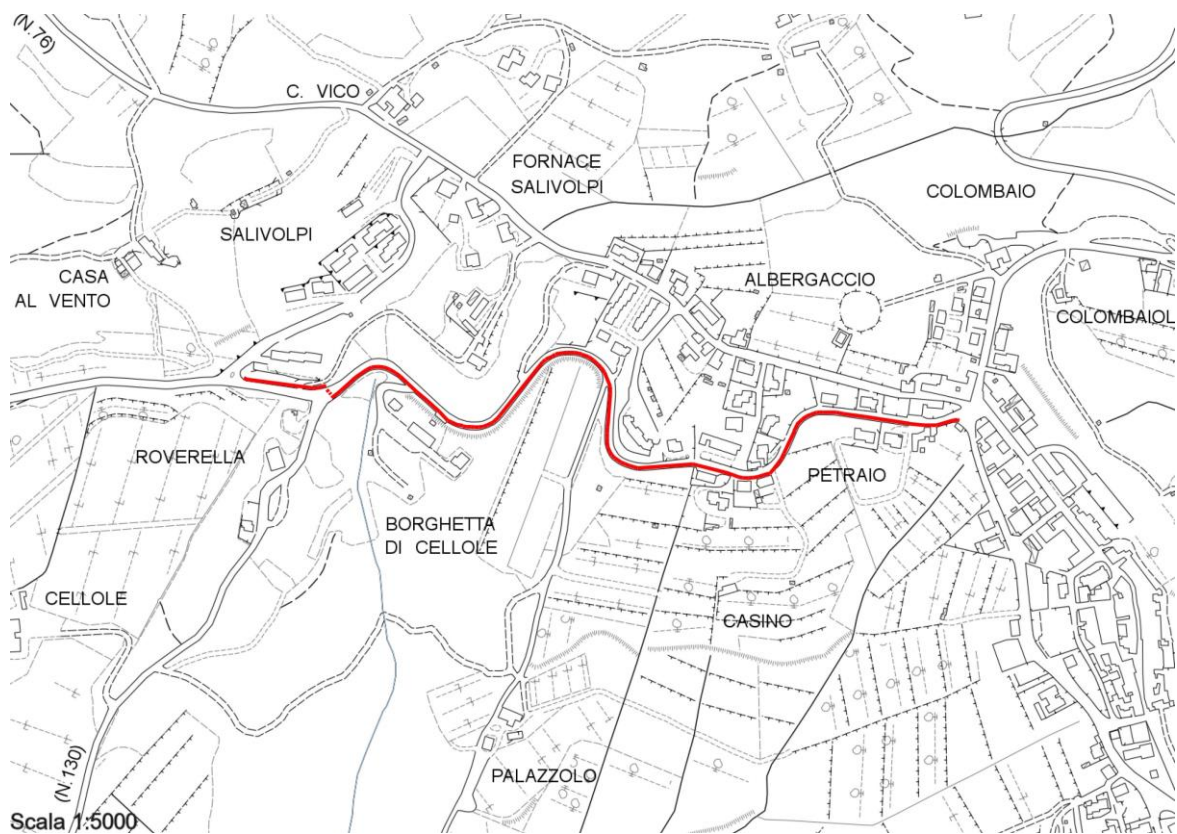


Figura 2 - Inquadramento su CTR

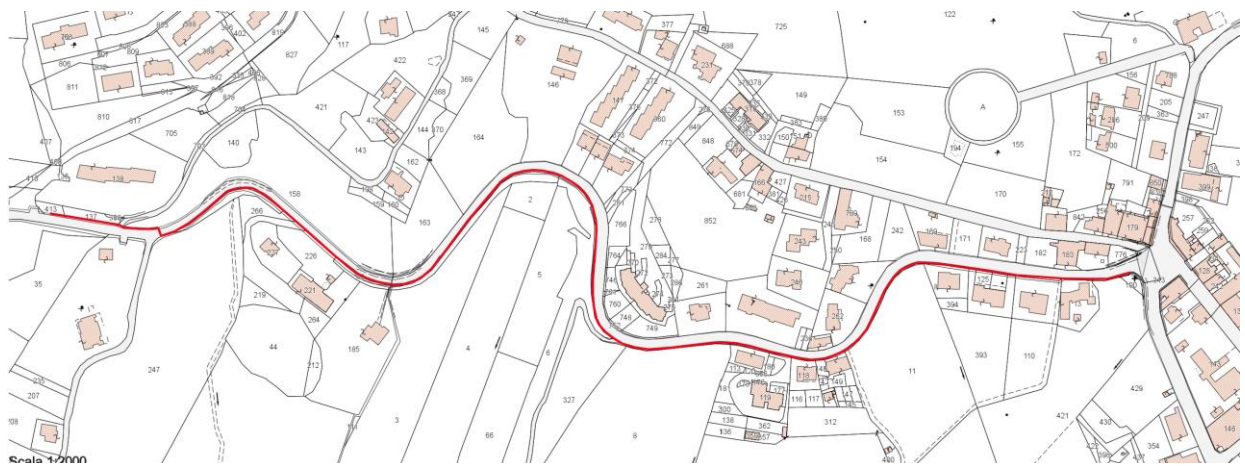
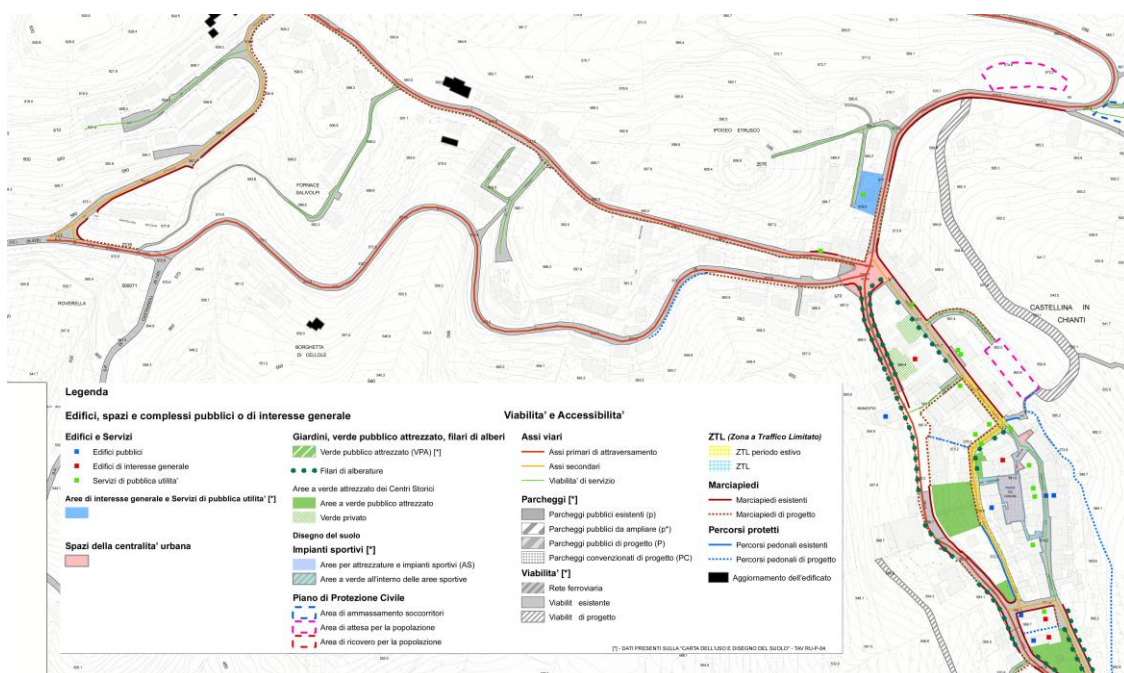


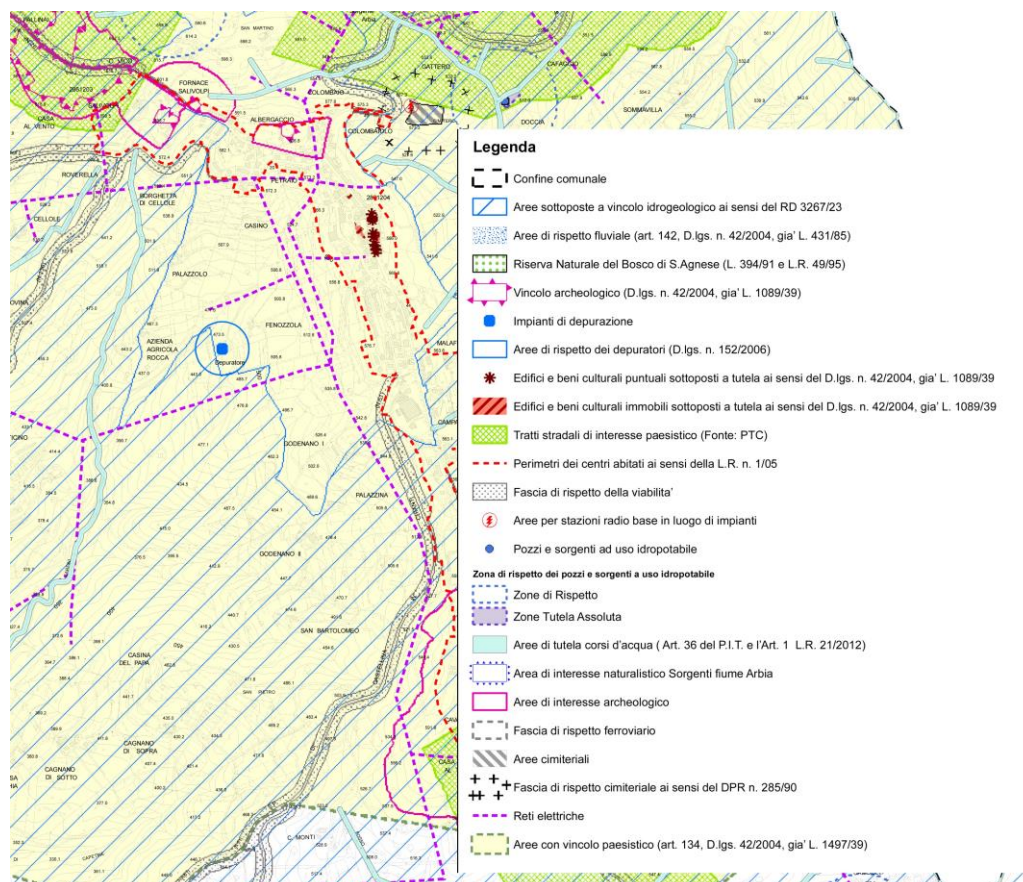
figura 3 - Inquadramento su catastale

La zona in esame è riportata nella TAV.RU P04 “ Carta di accessibilità dei centri del sistema urbano”:



**figura 4 – Tav. RU P04**

La zona in oggetto risulta essere soggetta sola a vicolo paesistico ed in parte idrogeologico.



### Figura 5 – Carta riepilogativa vincoli



## Descrizione del tracciato:

Il tracciato seguirà il percorso della S.R. 429 per uno sviluppo di circa 1035 metri lineari. Nella prima parte (da Piazza Roma fino all'incrocio con la S.P. 130 in Loc. Roverella, il percorso si svilupperà sul lato sinistro della carreggiata ed al termine di Via Val d'Elsa, dopo un attraversamento pedonale a raso, si sposterà sul lato destro per ricollegarsi al marciapiede esistente di Via Etrusca.

La corsia stradale nel tratto a senso unico di Via Val d'Elsa sarà caratterizzata da una larghezza fissa pari a mt. 5,00, mentre il percorso pedonale a raso avrà una larghezza variabile tra mt. 1,00 e mt. 1,50 e sarà protetto mediante l'installazione di una idonea barriera omologata invalicabile per tutta la sua lunghezza.

Tale barriera stradale si interromperà naturalmente in corrispondenza di tutti gli accessi alle proprietà private presenti lungo il tragitto del percorso pedonale ed in questi tratti è prevista la realizzazione di strisce di attraversamento pedonale a raso per garantire la continuità del percorso.

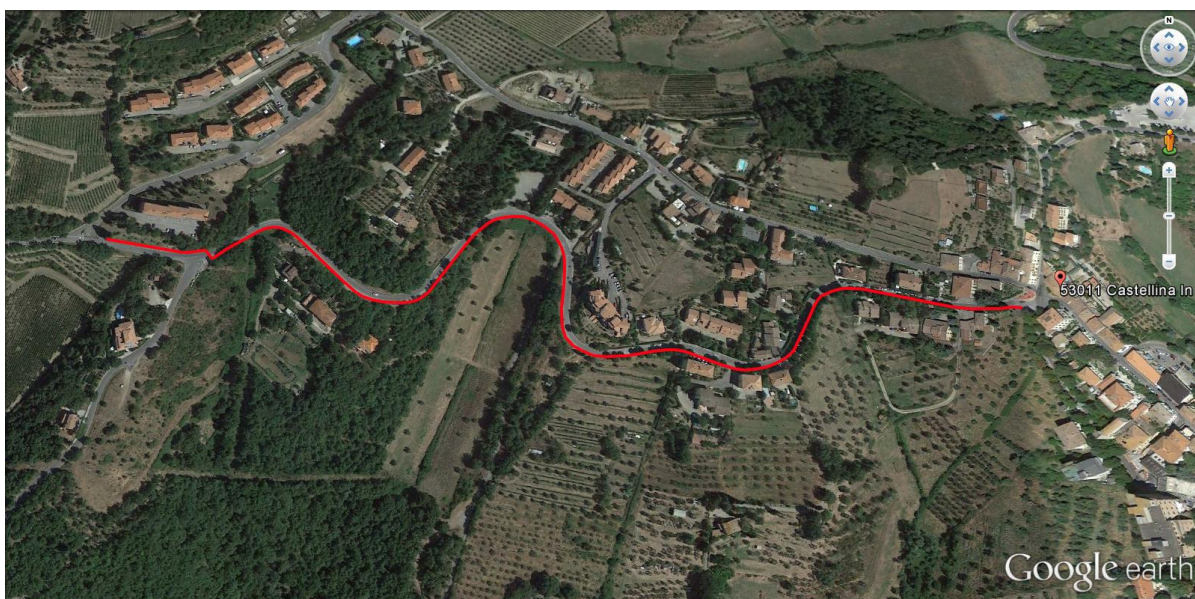


Figura 6 - andamento planimetrico

L'andamento altimetrico del percorso seguirà quello rilevato per la sede stradale

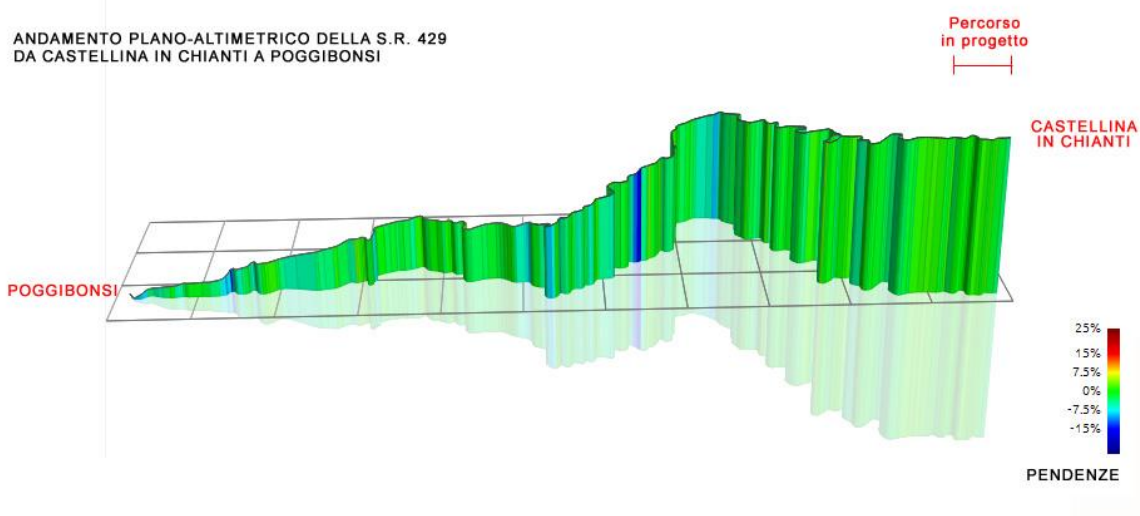
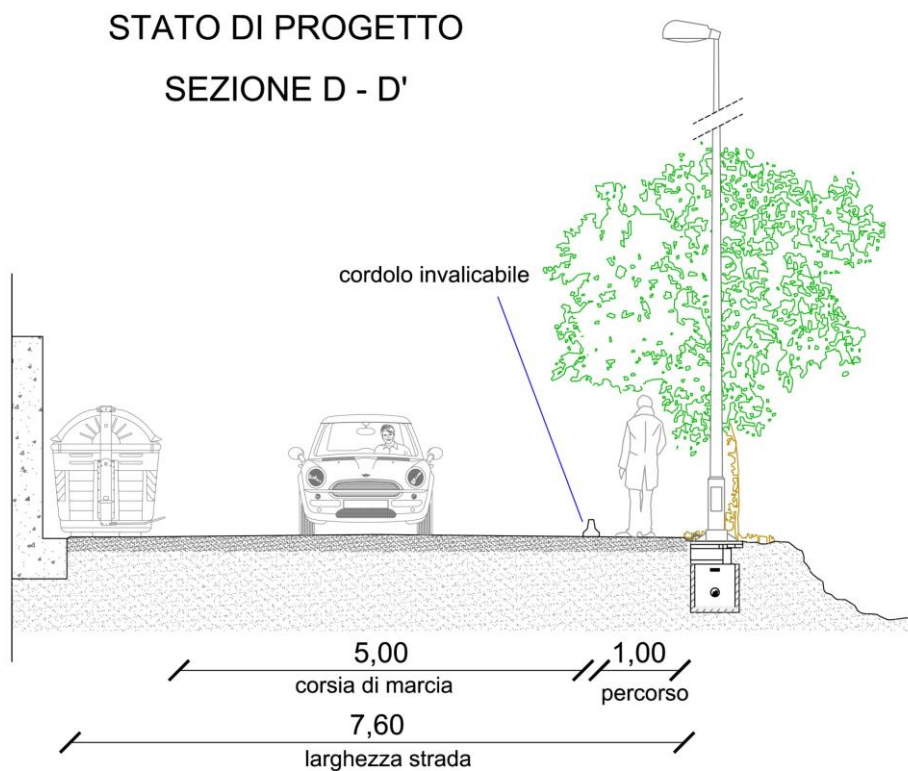
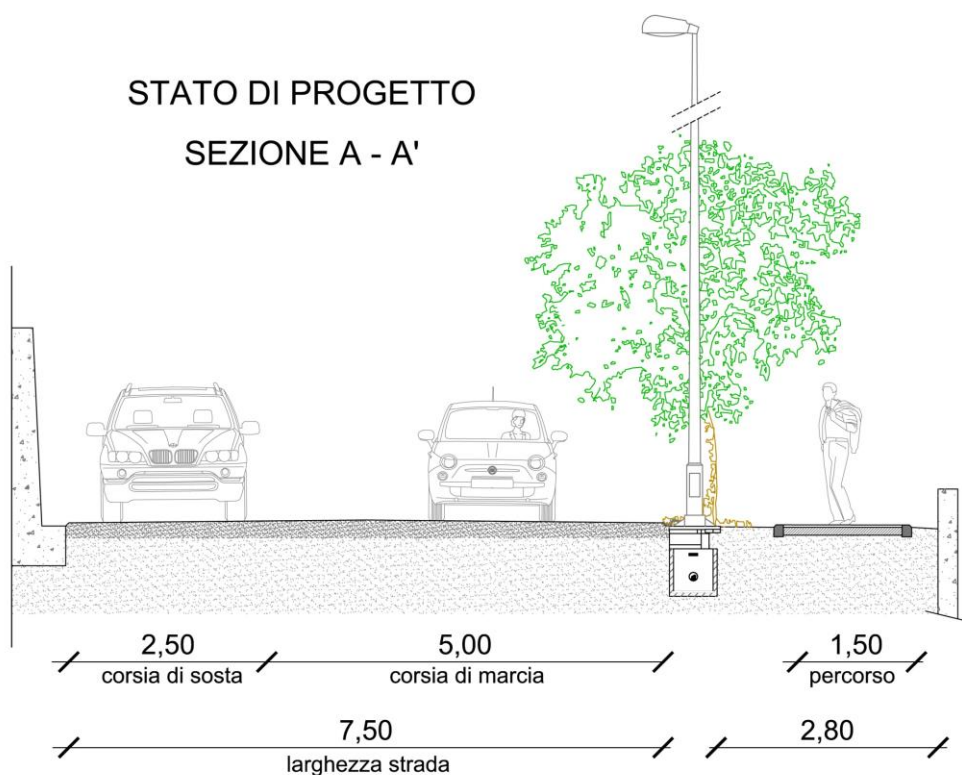


Figura 7 - Andamento altimetrico

Attualmente la sezione tipo stradale è formata da una carreggiata di larghezza variabile compresa tra ml. 3.60 e ml. 4.10, mentre per lo stato di progetto è prevista una larghezza costante della corsia stradale pari a mt. 5,00, il cordolo insormontabile ed a seguire il percorso pedonale di larghezza variabile tra mt. 1,00 e mt. 1,50. Di seguito è riportata una sezione tipo di progetto :





Come sopra accennato detto il percorso pedonale sarà protetto da un apposito manufatto invalicabile.

Il manufatto sarà posto in opera avendo l'accortezza di staccare di qualche centimetro i vari elementi modulari in modo da consentire il deflusso delle acque meteoriche di scorrimento provenienti dalla corsia veicolare. Sul bordo superiore sarà caratterizzato da fori che consentono il fissaggio alla sede stradale.

Il tratto iniziale e finale si troveranno quindi completamente al di fuori della carreggiata stradale e pertanto il primo tratto risulterà protetto dalle alberature presenti al lato della carreggiata, mentre per la protezione del 4° tratto sarà sufficiente realizzare il marciapiede ad una quota di +15 cm rispetto alla sede stradale, come previsto dalle vigenti norme del CdS.

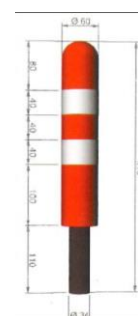
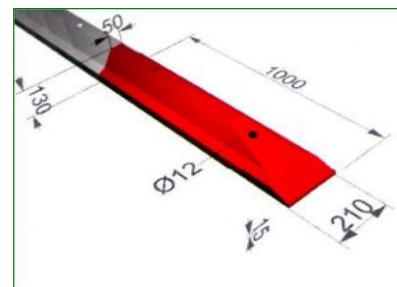


Figura 9 – esempi di barriera

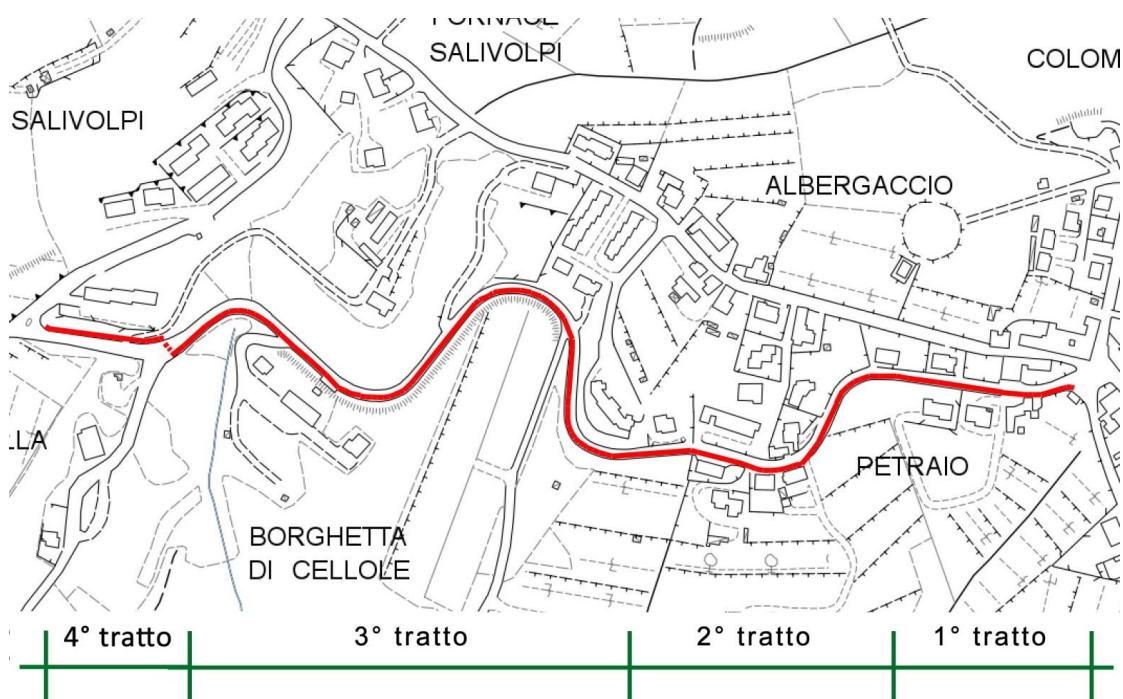


Figura 10 – tratti del percorso in progetto

Nel 1° e nel 4° tratto il percorso sarà realizzato all'esterno della sede stradale, su porzioni di terreno di proprietà comunale, mediante la preparazione di un cassonetto stradale, la compattazione del terreno con rullo meccanico, la posa in opera di cordoli in C.A. su entrambi i lati e masselli autobloccanti posati a sabbia su massetto in cls dello spessore di cm 10 armato con rete e.s.

Nel 2° e 3° tratto invece il percorso pedonale sarà realizzato sull'attuale sede stradale, restringendo la larghezza della corsia di marcia e proteggendo il percorso pedonale con il sopracitato cordolo.

Nel 3° e 4° tratto sarà realizzato anche l'impianto di pubblica illuminazione con pali stradali, da posizionarsi sull'attuale banchina stradale, e armature stradali a led mentre per il passaggio da un lato all'altro della corsia stradale sarà naturalmente realizzato un attraversamento pedonale a raso con le caratteristiche previste dal vigente codice della strada.

Le acque superficiali di scorrimento provenienti dalla carreggiata stradale defluiranno mediante gli appositi spazi presenti alla base del cordolo, successivamente scorreranno sulla porzione pedonale ed infine defluiranno nelle fossette stradali presenti ai lati dell'attuale viabilità.

### **Finitura del percorso pedonale**

Per la porzione di percorso pedonale da realizzare sull'attuale sede stradale è prevista una pavimentazione in asfalto resinato consistente nella fornitura e posa di resine acriliche a base d'acqua, modificate con cariche di quarzo per rendere la superficie resistente allo scivolamento. La superficie viene trattata con copertura di 2 mani con resina acrilica in base acquosa monocomponente, neutra, idrosolubile, a base di polimeri acrilici e cariche a granulometria mista per elevata resistenza all'abrasione ed usura. Colorazione della resina può avvenire con toner specifico con tonalità a scelta, l'applicazione è realizzata a spruzzo con pompa a membrana a bassa pressione e non airless, per evitare la separazione dei componenti durante la spruzzatura.

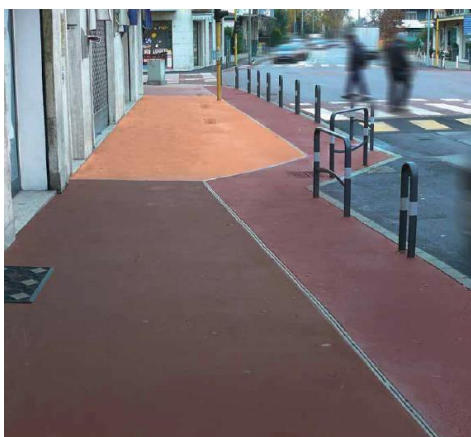


Figura 11 – esempio di colorazione

### **Pubblica illuminazione**

Per il nuovo impianto di pubblica illuminazione (da realizzarsi nel 3° e 4° tratto del percorso) si rimanda agli allegati elaborati redatti dal P.I. Diego Rabazzi.