



PROVINCIA
DI REGGIO EMILIA



Comune di Castelnovo ne'
Monti

VARIANTE PONTEROSSO 2° STRALCIO

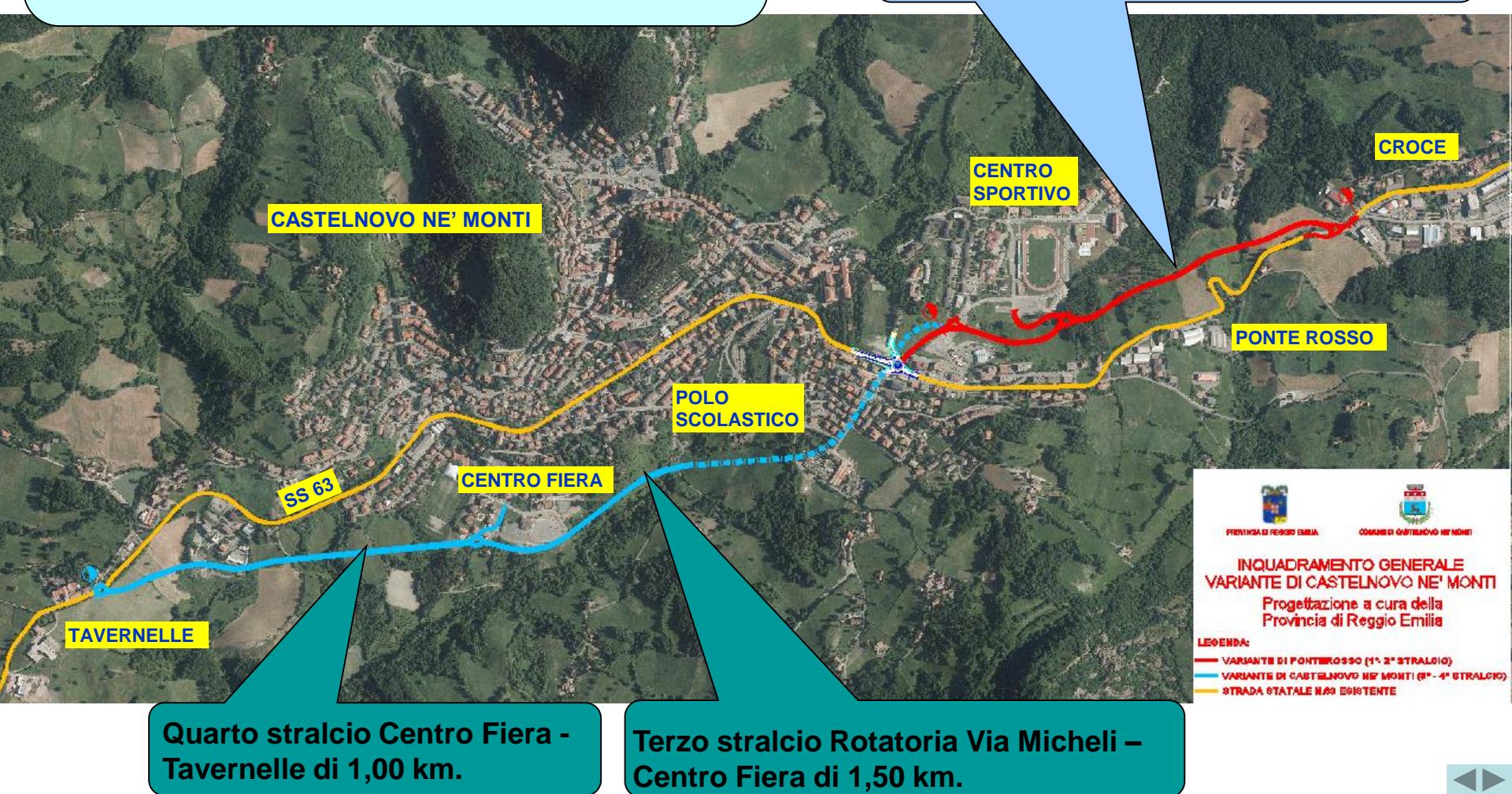
APRILE 2018



Variante del Ponterosso – PLANIMETRIA GENERALE DI INQUADRAMENTO

La Variante di Ponterosso si inserisce nell'ambito dello studio di fattibilità di un tracciato complessivo in variante alla SS 63 di circa 3.5 km. realizzabile in stralci.

Variante di Ponterosso 1° e 2° stralcio
Croce – Rotatoria Via Micheli





Variante del Ponterosso - INSERIMENTO SU ORTOFOTOPIANO

Costo complessivo: € 8,9 mln comprensivo degli interventi di miglioramento della stabilità dei versante



Il tratto della S.S.63 di accesso al centro abitato di Castelnovo ne' Monti dalla località La Croce, presenta **pendenze e raggi di curvatura inadeguati** che rendono, in particolare nei mesi invernali, fortemente compromesso il transito veicolare, con conseguenze inaccettabili per i cittadini e per l'intero sistema economico e produttivo.

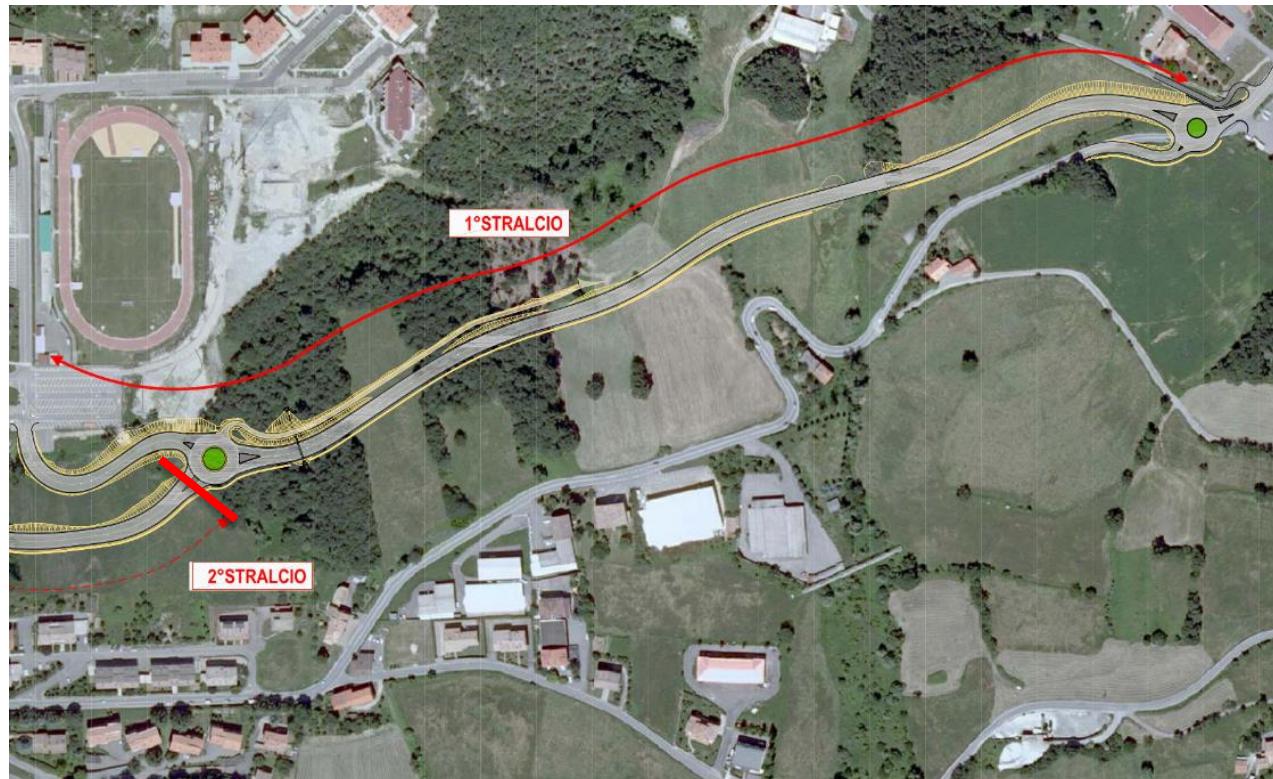
Il tracciato della Variante del Ponterosso di ml. 1.250 complessivi, è stato suddiviso in due lotti, rispettivamente di 658 ml, già completato, e di 495 ml, in corso di realizzazione.

L'infrastruttura corre prevalentemente a mezza costa con inizio sulla strada comunale (opportunamente adeguata), si raccorda con il Centro Sportivo e la zona P.E.E.P con un primo svincolo a rotatoria, ed infine si innesta in località Croce sulla esistente SS. 63 con una seconda rotatoria.

Si tratta di una strada di categoria **C1** con larghezza complessiva di 10,50 m costituita da due corsie di 3,75 m.



Variante del Ponterosso – 1° STRALCIO



Il **primo stralcio** della variante è stato completato per un importo di **€ 5.400.000,00** nell'estate del 2015 (di cui **€ 3.100.000,00** RER nell'ambito del D.U.P. - Documento Unico di Programmazione – **€ 1.800.000,00** Provincia di Reggio Emilia – **€ 500.000,00** Comune di Castelnuovo Monti - con alienazione di immobile)



Le opere d'arte principali del primo stralcio consistono nella costruzione di un ponte in c.a. a due campate, in corrispondenza dell'intersezione tra la nuova strada e il corso d'acqua denominato Rio Salati, del tombamento di un impluvio, prossimo alla rotonda del Centro Sportivo, dalla rotonda in prossimità del Centro Sportivo e dalle opere di sostegno dei versanti, realizzate mediante "berlinesi"



Le opere di consolidamento del versante tramite la realizzazione di berlinesi

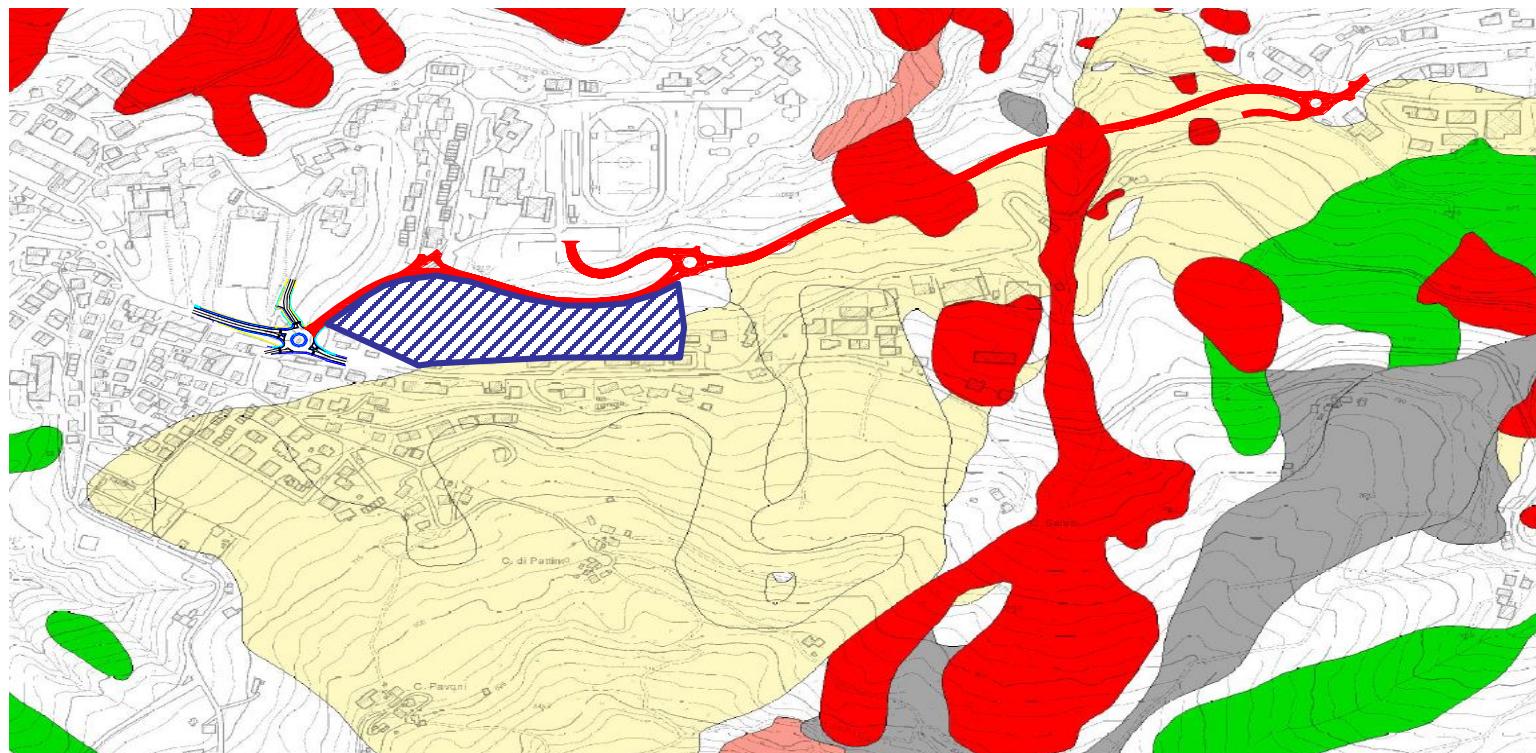
Le pile del ponte sul rio Salati



MISURE DI SICUREZZA CONTRO IL DISSESTO IDROGEOLOGICO

Le indagini effettuate hanno posto all'attenzione una situazione caratterizzata sia da evidenti stati di instabilità delle coltri superficiali dei terreni, che da potenziali ambiti di instabilità dovuti a zone con terreni di riporto anche di spessore consistente.

Si tratta di un progetto integrato che coniuga l'implementazione della sicurezza della circolazione viabilistica con le soluzioni tecnologiche atte ad incrementare la stabilità dei versanti.



Frana attiva



Frana di crollo



Frana quiescente



Terreni di riporto



Depositi di Versante

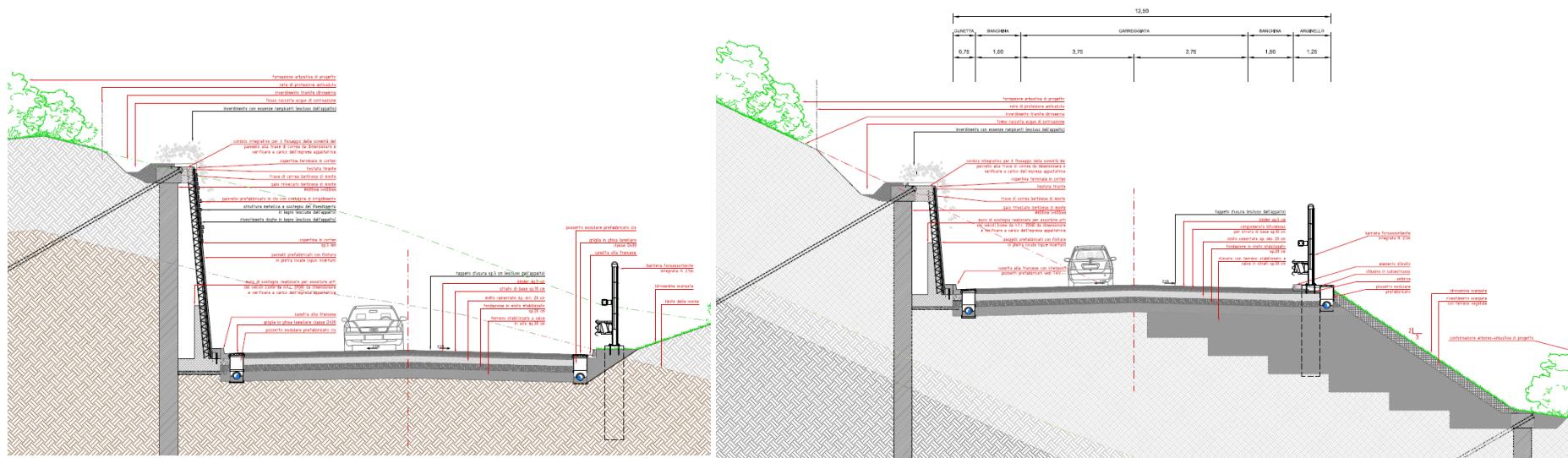


Depositi Morenici



Variante del Ponterosso – 1° STRALCIO - OPERE DI SOSTEGNO DEI VERSANTI

In relazione alla situazione geologica presente l'opera in corso di realizzazione prevede tutti i presidi necessari per garantire la stabilità del versante, sia a monte che a valle della strada, attraverso la realizzazione di "berlinesi" che non sono altro che muri di sostegno realizzati attraverso una paratia di pali in cls di grande diametro completati con un cordolo di sommità e adeguatamente tirantati.



LE OPERE COMPLETATE



La sezione stradale



Il ponte sul Rio Salati



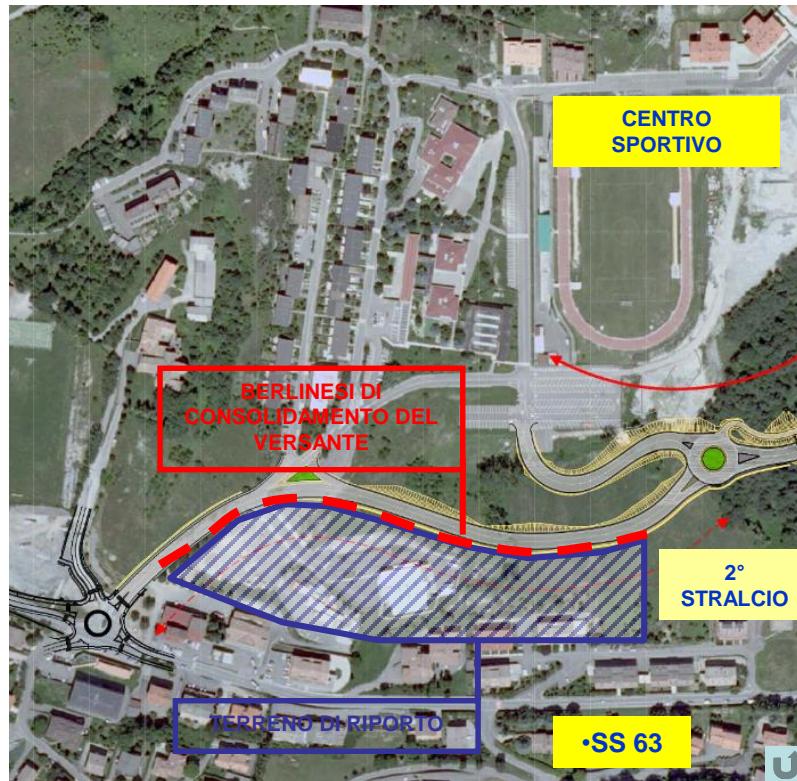
La rotatoria di svincolo al centro CONI



La bretella di raccordo



Variante del Ponterosso – 2° STRALCIO



Il **secondo stralcio** della variante per un importo complessivo di **€ 3.452.420,00**, per il quale si è dovuto sospendere l'appalto assegnato provvisoriamente alla ditta Unieco s.c.r.l., a seguito delle misure di contenimento della spesa pubblica del 2014, risultava già finanziato per una quota pari a **€ 1.385.620,00** (di cui **€ 172.500,00** da permuta casa cantoniera di Baiso) e rimaneva da finanziare l'importo di **€ 2.066.800,00**.

A seguito dell'alienazione di immobili non più funzionali all'attività dell'Ente, è stato possibile destinare alla realizzazione del secondo lotto l'ulteriore importo pari ad **€ 1.046.800,00**.

La Regione Emilia Romagna ha cofinanziato direttamente l'opera per **€ 1.000.000,00**, a fronte di una compartecipazione finanziaria da parte di soggetti privati, attraverso la sottoscrizione di un Accordo di Programma a tre (Regione, Provincia e Comune), finalizzato all'assegnazione alla Provincia di Reggio Emilia della somma sopra citata.

Il Comune di Castelnovo nè Monti ha reperito l'ulteriore somma pari ad **€ 20.000,00** attraverso specifiche convenzioni con privati, completando pertanto integralmente il finanziamento.

Nel luglio del 2017 le opere sono state assegnate alla ditta lembo Michele srl di Noceto (PR) a seguito del fallimento di Unieco.

LE OPERE IN CORSO DI ESECUZIONE



Le opere di perforazione del rilevato per la realizzazione dei pali in cls di consolidamento del terreno



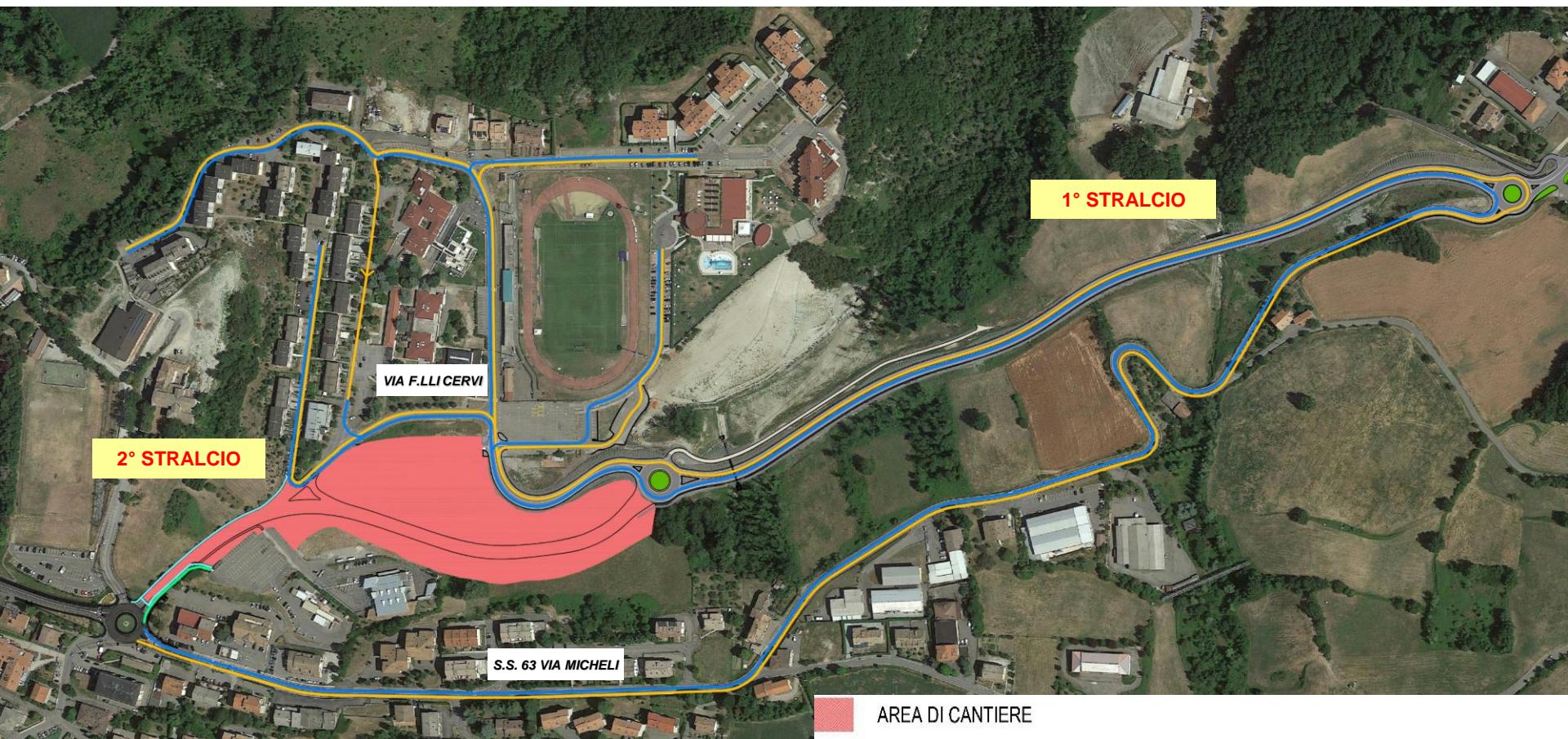
Le opere di armatura della trave di corra delle berlinesi propedeutiche alle opere di sbancamento del rilevato per la realizzazione del tratto infrastrutturale





Variante del Ponterosso – 2° STRALCIO

ORGANIZZAZIONE DEI FLUSSI VEICOLARI A SEGUITO DELLA CHIUSURA DI VIA F.LLI CERVI



**LA CHIUSURA E' PREVISTA DAL
16 APRILE 2018 A FINE LAVORI
CHE SI PREVEDE PER IL MESE DI LUGLIO**

- AREA DI CANTIERE
- ACCESSO A TRAFFICO ALTERNATO A PIAZZALE COLLODI E ATTIVITA' ARTIGIANALI
- PERCORSO DI ACCESSO ALLA ZONA PEEP
- PERCORSO IN USCITA DA ZONA PEEP
- PERCORSO PEDONALE





Variante del Ponterosso – 2° STRALCIO

DURANTE I LAVORI SARA' PREDISPOSTO UN PERCORSO PEDONALE IN SICUREZZA DA PIAZZALE COLLODI ALLA ROTATORIA DI VIA MICHELI E DALLA ROTATORIA DI VIA MICHELI ALLA ZONA PEEP

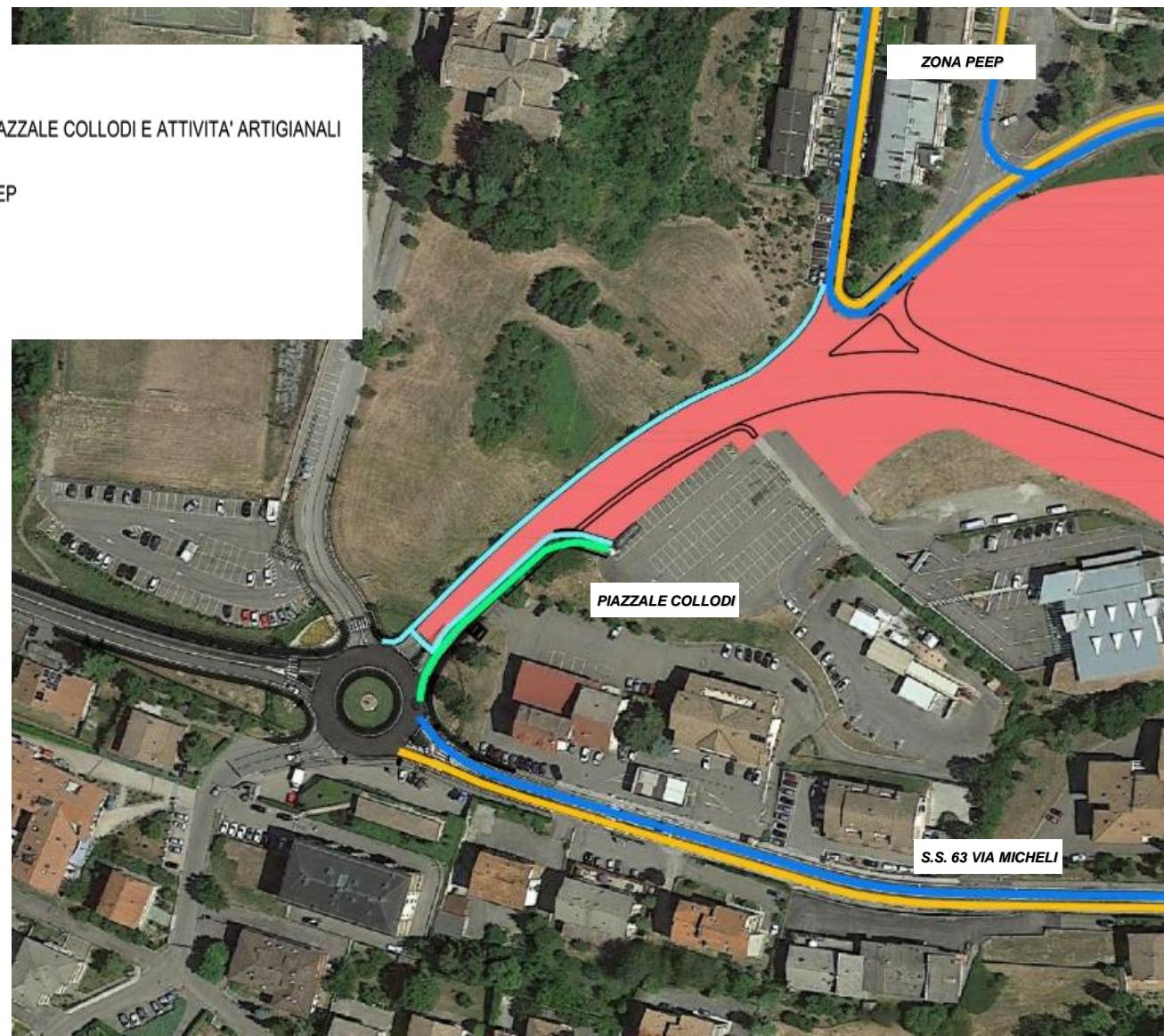
█ AREA DI CANTIERE

\ ACCESSO A TRAFFICO ALTERNATO A PIAZZALE COLLODI E ATTIVITA' ARTIGIANALI

— PERCORSO DI ACCESSO ALLA ZONA PEEP

— PERCORSO IN USCITA DA ZONA PEEP

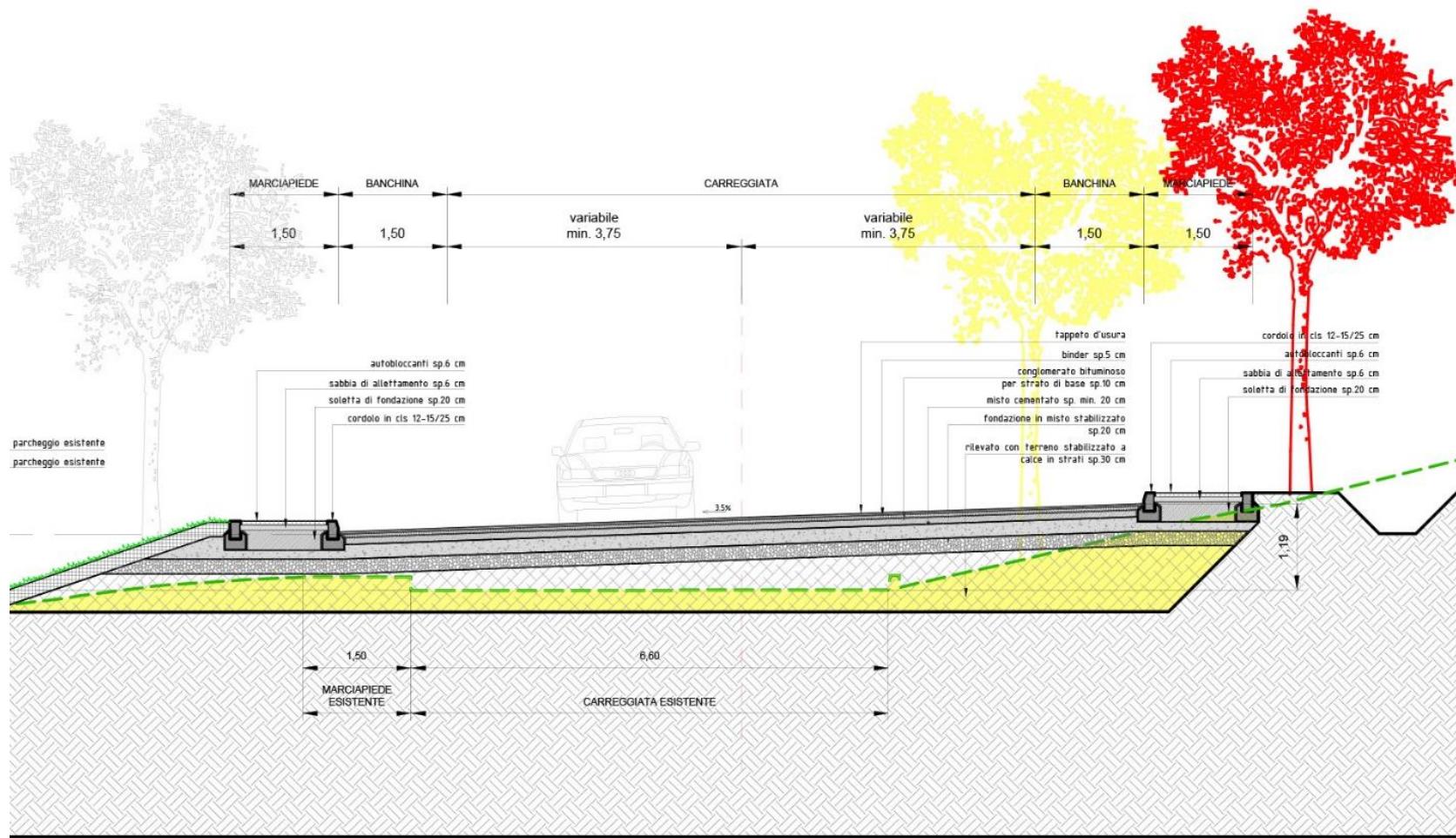
— PERCORSO PEDONALE





Variante del Ponterosso – 2° STRALCIO

SEZIONE TIPO DI PROGETTO LA SEZIONE STRADALE VIENE INCREMENTATA DAGLI ATTUALI ML. 6,50 A ML. 10,50 (TIPO C1)

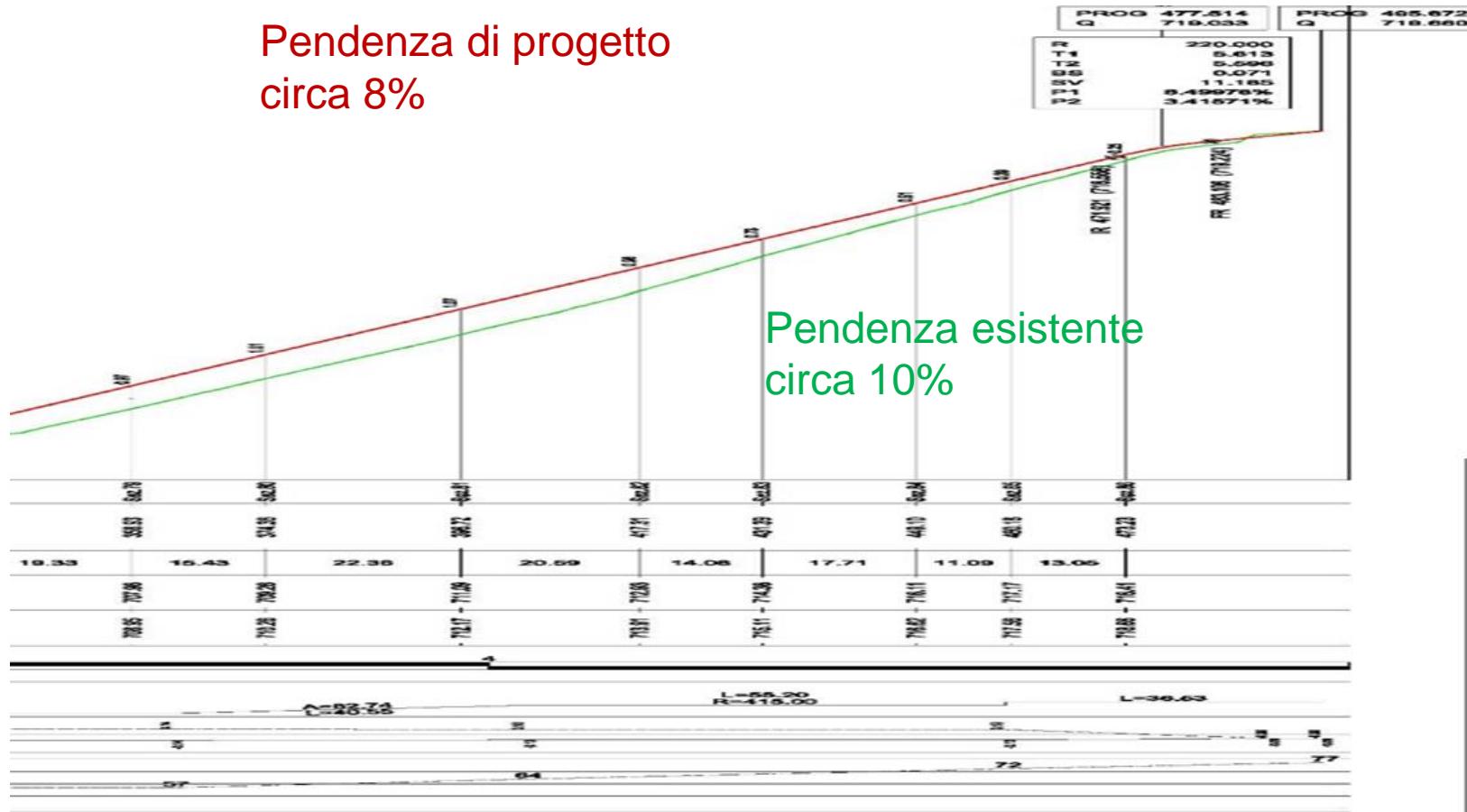




Variante del Ponterosso – 2° STRALCIO

MIGLIORAMENTO DELLA PENDENZA DI VIA F.LLI CERVI

Pendenza di progetto
circa 8%





Variante del Ponterosso – 2° STRALCIO

LAVORAZIONI PRINCIPALI



1. Scavo
2. Formazione del rilevato e stabilizzazione a calce
3. Realizzazione del pacchetto di pavimentazione stradale





Variante del Ponterosso – 2° STRALCIO

CRONOPROGRAMMA

REALIZZAZIONE DELLA VARIANTE DI PONTEROSSO NEL COMUNE DI CASTELNOVO NE' MONTI 2°STRALCIO - 2°LOTTO

Committente: Provincia di Reggio Emilia

Impresa esecutrice: Iembo Michele Srl - Via Europa 13, 43015 Noceto (PR)

CRONOPROGRAMMA aggiornato al 13 Marzo 2018	SETTIMANA	Settimana 1	Settimana 2	Settimana 3	Settimana 4	Settimana 5	Settimana 6	Settimana 7	Settimana 8	Settimana 9	Settimana 10	Settimana 11	Settimana 12	Settimana 13	Settimana 14	Settimana 15	Settimana 16	Settimana 17	Settimana 18	Settimana 19	Settimana 20	21		
		GIORNI TOTALI																						
MESE	Marzo 2018				Aprile 2018				Maggio 2018				Giugno 2018				Luglio 2018							
1 OPERE DI SOSTEGNO	55 gg																							
1.a Realizzazione di berline di monte	6 gg																							
1.b Realizzazione tiranti	55 gg																							
2 MOVIMENTI TERRA	63 gg																							
2.a Scavi	49 gg																							
2.b Formazione di rilevati	42 gg																							
3 RETI IMPIANTISTICHE	42 gg																							
3.a Rete di raccolta acque	35 gg																							
3.b Impianto elettrico / illuminazione pubblica	35 gg																							
4 OPERE DI ADEGUAMENTO VIA F.LLI CERVI	42 gg																							
4.a Allargamento sede stradale	28 gg																							
4.b Posa di nuove cordolature	14 gg																							
5 FONDAMENTAZIONE STRADALE E CORDOLATURE	35 gg																							
5.a Fondazione stradale in misto stabilizzato	14 gg																							
5.b Cordolature e altre opere accessorie	35 gg																							
5.c Fondazione stradale in misto cementato	7 gg																							
6 OPERE STRADALI E DI FINITURA	56 gg																							
6.a Rivestimento in pannelli cls e doghe in legno	35 gg																							
6.b Barriere antirumore	21 gg																							
6.c Barriere di sicurezza	14 gg																							
6.d Realizzazione pacchetto stradale - strati i conglomerato bituminoso	14 gg																							
6.e Segnaletica	7 gg																							
6.f Opere a verde	14 gg																							
7 SMANTELLAMENTO CANTIERE	9 gg																							

Aprile
2018

Luglio
2018



ASSETTO DEFINITIVO DELLA VIABILITA' A LAVORI CONCLUSI





MISURE DI SICUREZZA PER GLI UTENTI DELLA STRADA

- L'infrastruttura in corso di realizzazione, conformemente a quanto previsto all'art.2 del "Codice della strada" e dalla normativa tecnica di settore si configura come viabilità extraurbana di scorrimento e le intersezioni con la viabilità locale sono risolte in modo da garantire la massima sicurezza per gli utilizzatori attraverso l'adozione di rotatorie o di incroci destra-destra, seguendo il criterio di realizzare sullo stesso tracciato rotatorie con distanze non inferiori a circa 500 ml le une dalle altre, in modo da garantire una adeguata velocità commerciale.

Schema dell'organizzazione del tracciato

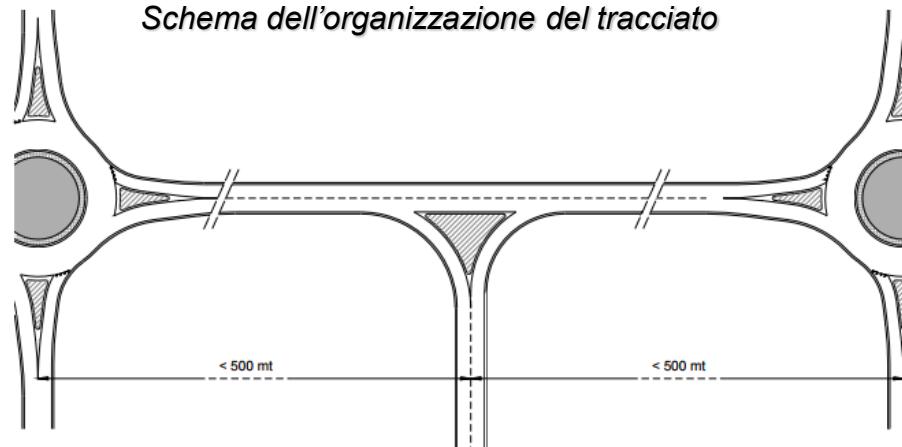
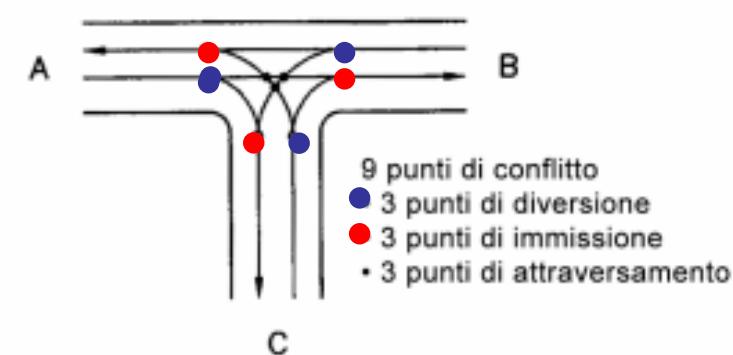
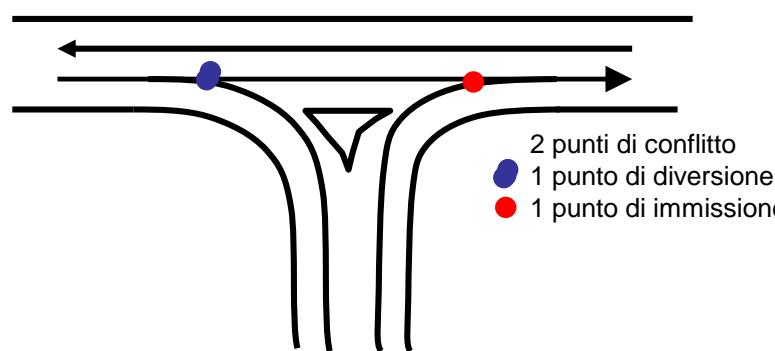


Fig. 3.B.1 Tipologia di intersezione a raso canalizzata in presenza, nelle vicinanze, di due intersezioni di tipo rotatorio

La soluzione prescelta diminuisce il numero dei punti di collisione e dei possibili conflitti veicolari contribuendo a rendere più sicura l'intersezione e rende più fluide le condizioni di deflusso della stessa.

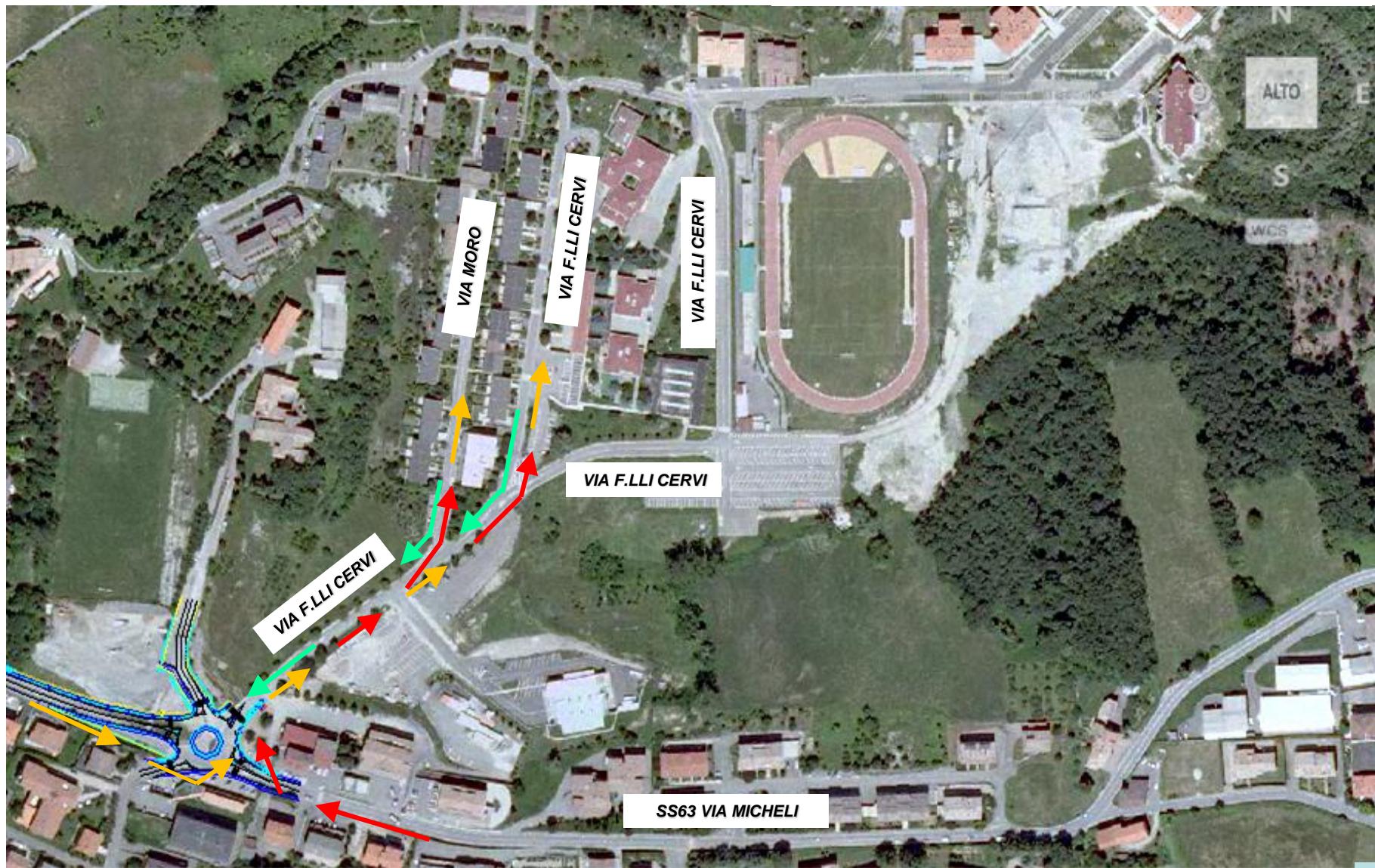




STATO ATTUALE

I flussi veicolari fuori dagli orari di ingresso ed uscita dalle scuole

- DIREZIONE ZONA PEEP PER CHI PROVIENE DA REGGIO EMILIA
- DIREZIONE ZONA PEEP PER CHI PROVIENE DA CASTELNOVO MONTI
- DIREZIONE CASTELNOVO MONTI PER CHI PROVIENE DALLA ZONA PEEP
- DIREZIONE REGGIO EMILIA PER CHI PROVIENE DALLA ZONA PEEP

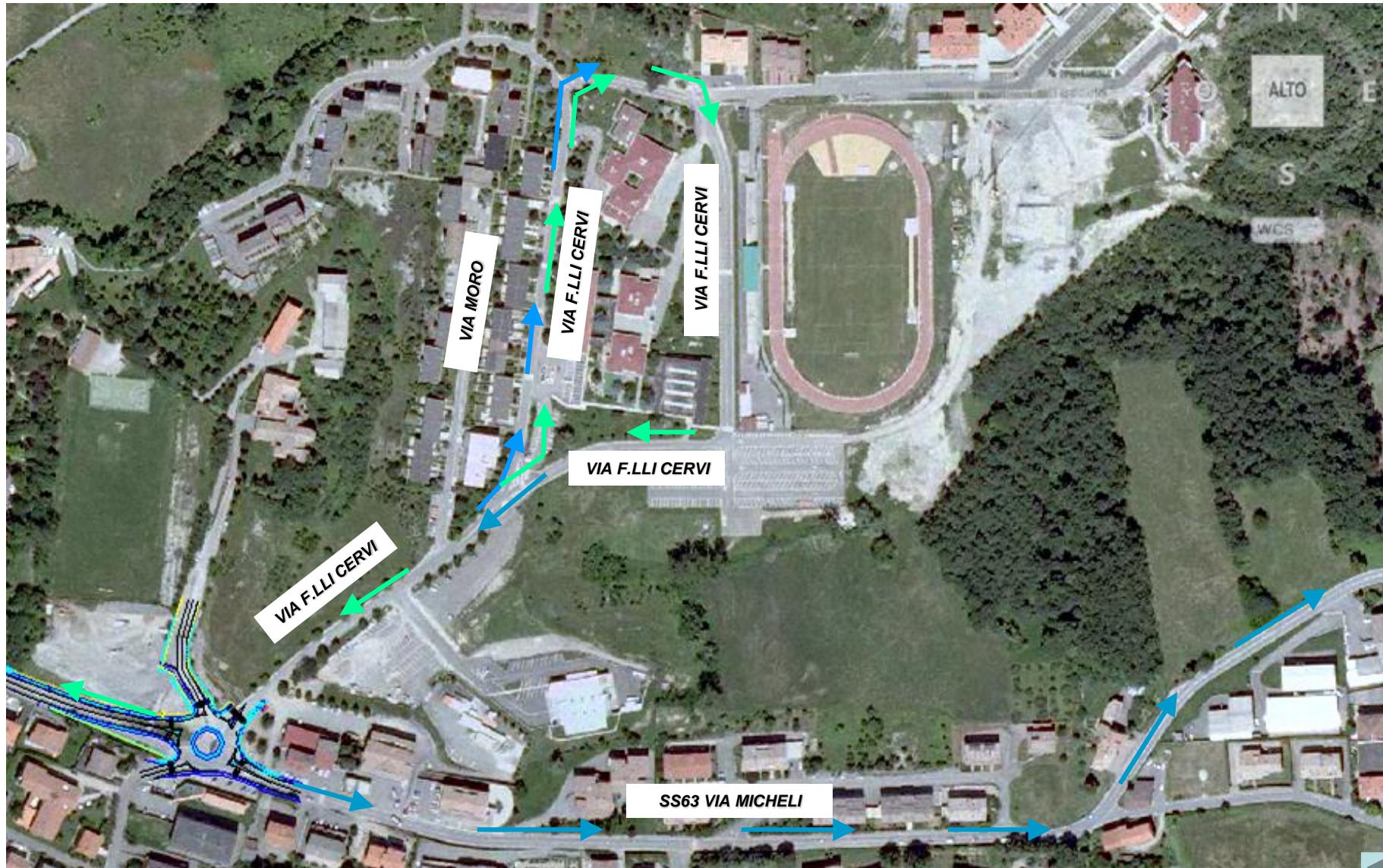




STATO ATTUALE

I flussi veicolari in orario di ingresso ed uscita dalle scuole

DIREZIONE CASTELNOVO MONTI PER CHI PROVIENE DALLA ZONA PEEP
DIREZIONE REGGIO EMILIA PER CHI PROVIENE DALLA ZONA PEEP

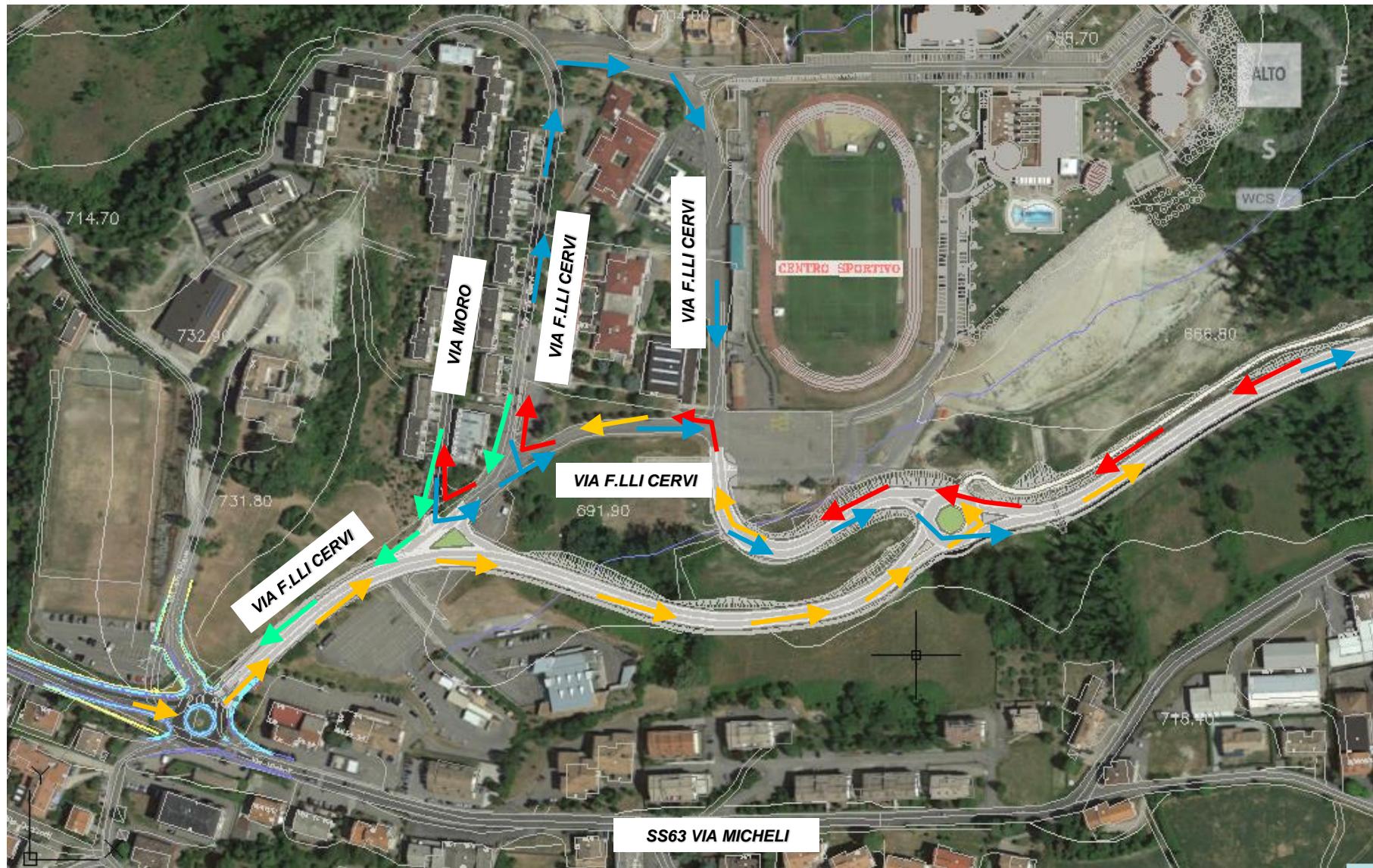




STATO DI PROGETTO

*I flussi di traffico a seguito della messa in esercizio della Variante del Ponterosso
Con attuale organizzazione dei sensi unici*

- RED → DIREZIONE ZONA PEEP PER CHI PROVIENE DA REGGIO EMILIA
- YELLOW → DIREZIONE ZONA PEEP PER CHI PROVIENE DA CASTELNOVO MONTI
- GREEN → DIREZIONE CASTELNOVO MONTI PER CHI PROVIENE DALLA ZONA PEEP
- BLUE → DIREZIONE REGGIO EMILIA PER CHI PROVIENE DALLA ZONA PEEP



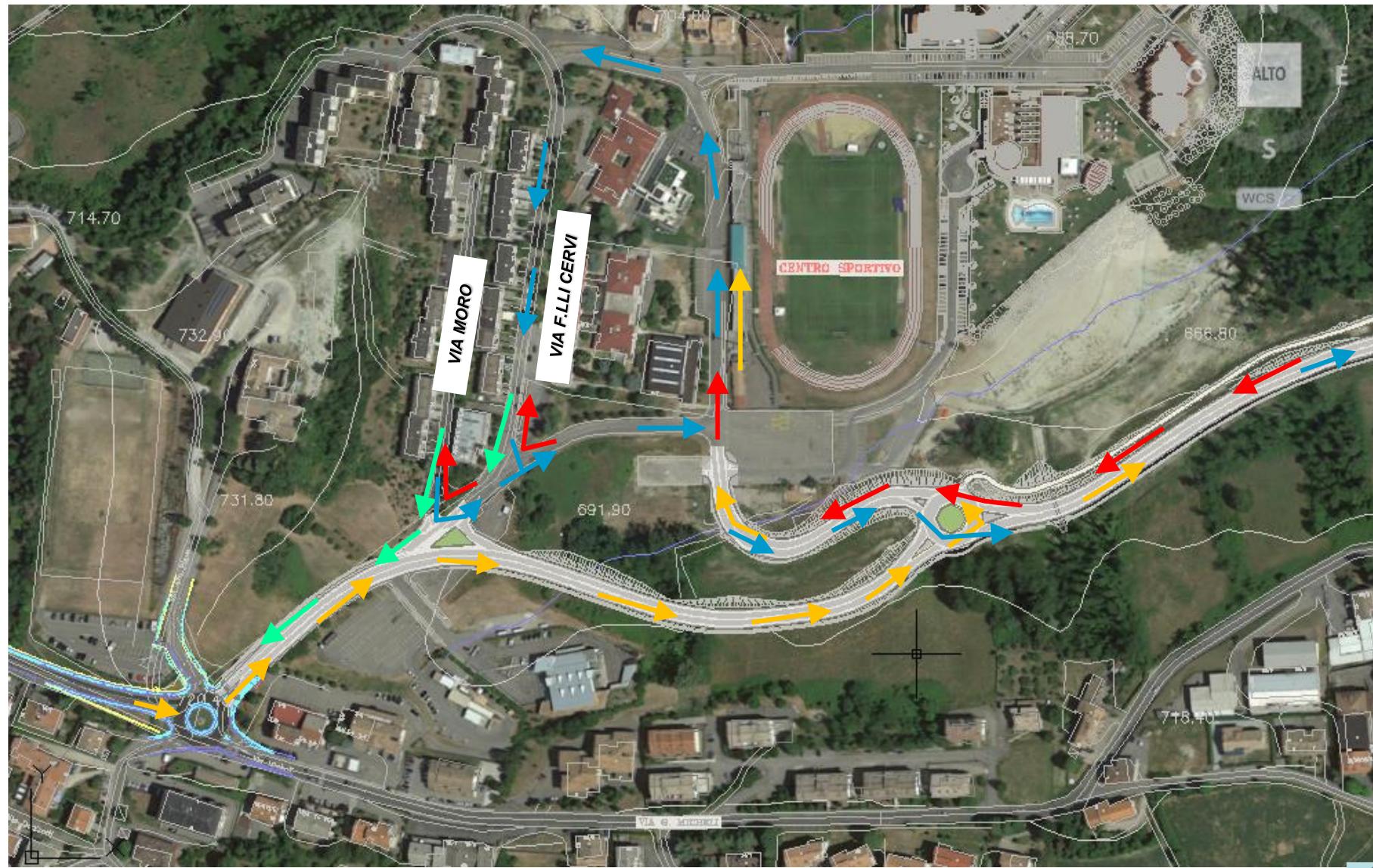


STATO DI PROGETTO

I flussi di traffico a seguito della messa in esercizio della Variante del Ponterosso

Con ipotesi di inversione del senso unico

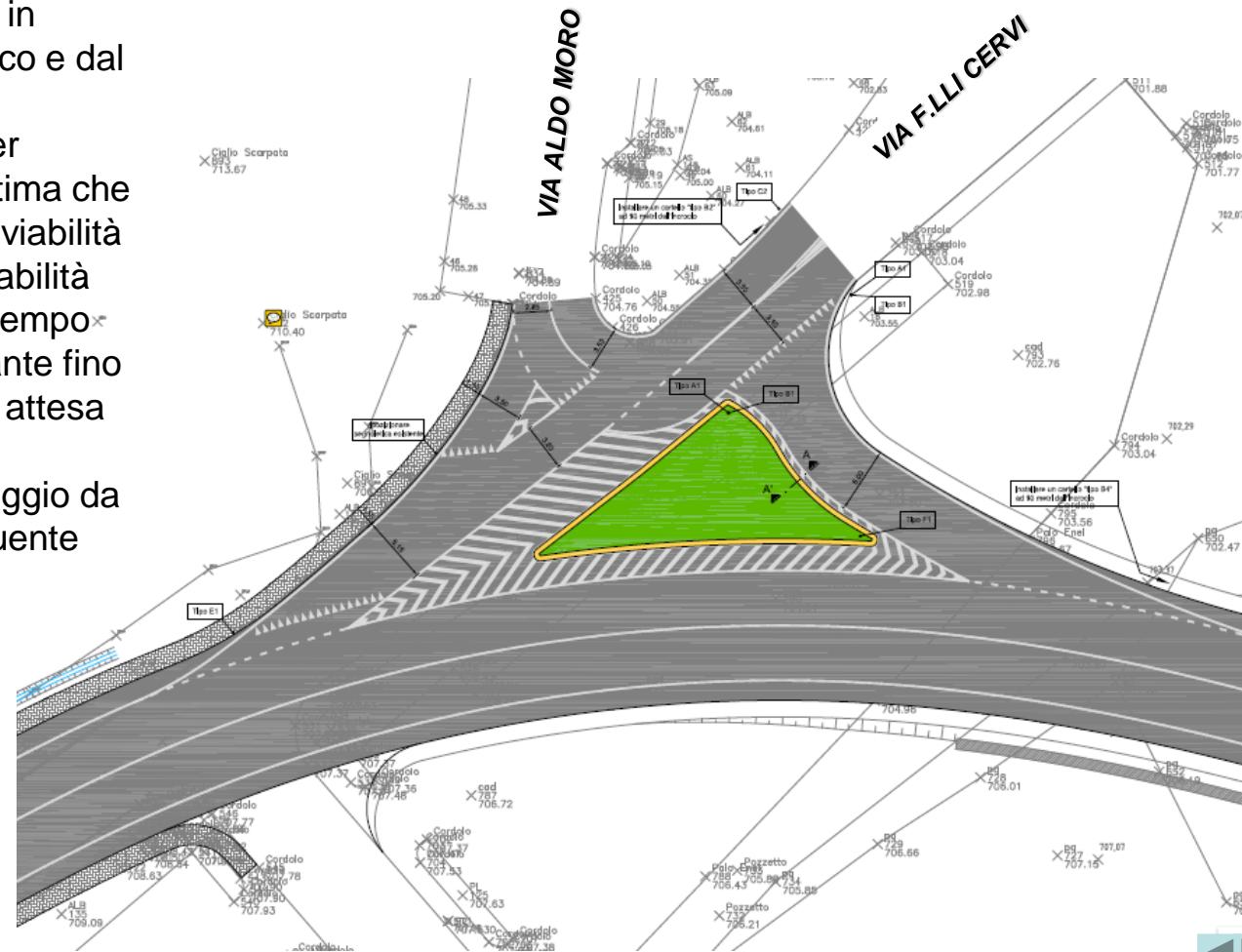
- RED → DIREZIONE ZONA PEEP PER CHI PROVIENE DA REGGIO EMILIA
- YELLOW → DIREZIONE ZONA PEEP PER CHI PROVIENE DA CASTELNOVO MONTI
- GREEN → DIREZIONE CASTELNOVO MONTI PER CHI PROVIENE DALLA ZONA PEEP
- BLUE → DIREZIONE REGGIO EMILIA PER CHI PROVIENE DALLA ZONA PEEP



La soluzione individuata con svincolo in uscita in destra ed immissione in destra, oltre ad essere più sicura per gli utenti della strada, presenta le seguenti caratteristiche:

- il percorso ad anello elimina situazioni di conflittualità tra i flussi veicolari in entrata ed uscita dal polo scolastico e da quartiere PEEP.

- in termini di tempo impiegato per raggiungere il polo scolastico si stima che negli orari di punta le attese sulla viabilità provinciale per immettersi sulla viabilità comunale sarebbero superiori al tempo necessario per percorrere la variante fino alla bretella del centro CONI; tale attesa poi costituirebbe un intralcio alla circolazione dei mezzi diretti a Reggio da Castelnovo né monti con conseguente incremento dell'incidentalità.



Grazie per l'attenzione

I FLUSSI DI TRAFFICO CON L'INTRODUZIONE DELLA NUOVA VIABILITA'
RAFFRONTO DISTANZE TRA CASTELNOVO - ZONA PEEP - LA CROCE

	STATO ATTUALE (VIABILITA' SS63 - COMUNALE)	STATO FUTURO - VARIANTE PONTEROSSO
DA REGGIO EMILIA (ROT LA CROCE) A PEEP (SCUOLA) E VIA MORO	1616 ML	1087 ML
DA VIA F.LLI CERVI (PEEP) A CASTELNOVO NE' MONTI (ROT VIA MICHELI)	INvariata (il tratto di viabilita' è lo stesso)	
DA CASTELNOVO NE' MONTI (ROT VIA MICHELI) A VIA F.LLI CERVI (PEEP)	230 ML	840 ML

La condizione ottimale per la realizzazione di una intersezione canalizzata è la presenza di strade intersecantesi di differente gerarchia funzionale e con flussi disomogenei. Una intersezione canalizzata consente infatti:

- di privilegiare una corrente di traffico garantendo la massima fluidità sulla direttrice principale;
- di inibire, eventualmente, una determinata manovra veicolare non voluta.

E' bene inserire intersezioni a raso di tipo canalizzato di tipo parziale - che consentano cioè solo alcune manovre - quando, in prossimità della stessa (in linea generale a distanza massima di 500 m onde evitare il prodursi di manovre di svolta non consentite), esista già un'intersezione a raso di tipo rotatorio (vedi figg. 3.B.1 e 3.B.2). In questo caso, infatti, la riduzione o la totale eliminazione delle svolte a sinistra consente di:

- diminuire il numero dei punti di collisione e dei possibili conflitti veicolari contribuendo a rendere più sicura l'intersezione;
- rendere più fluide le condizioni di deflusso dell'intersezione.