

23 MAG. 2013

N.

ANNO TITOLO CLASSE FASCICOLO

AL SINDACO DEL COMUNE VERONA

Oggetto: *PUA/Piano di Lottizzazione in località Palazzina sito in via San Giovanni Lupatoto / via del Pestrino, ATO 5 denominato PUA "Palazzina" Schede Norma n. 269+122. Richiedente: Sistema Spa e Caterina Srl. Adozione ai sensi dell'art. 20 della L.R. n. 11/04 e approvazione del progetto preliminare dell'opera pubblica "rotatoria su via San Giovanni Lupatoto all'incrocio con via Pestrino, rubricata nella tabella delle Opere Pubbliche relativa alla 5^a Circoscrizione della Relazione Programmatica del PI al punto 5.69"*

Osservazioni al P.U.A. "Palazzina" Scheda Norma n. 269+122

Il sottoscritto Arch Enrico Donà, residenti nell'ATO 4, esaminato il P.U.A. / Piano di Lottizzazione in località Palazzina, adottato con deliberazione di Giunta Comunale n. 100 del 10.04.2013, ritengono necessario presentare osservazioni in merito alle destinazioni d'uso inserite invariante alle Schede Norma adottate dal P.I. n 269 e 122.

Considerando che la pianificazione non può essere solo la perequazione e la compensazione lo strumento ai soli fini urbanistici, ma si deve tenere conto della sostenibilità dell'intervento, valutare le peculiarità dell'ambito e le capacità insediative degli ambiti contigui.

Le variazioni urbanistiche adottate comportano dei scompensi alla viabilità locale e variazioni sostanziali alle Schede Norma, art. 32 del DPR 380/2001.

Viabilità su via San Giovanni L., in prossimità del ponte sul canale Milani, è difficoltosa a causa della ridotta sezione stradale, sia sul ponte che attraversa il canale Milani che per i due bracci principali.

La rotonda è forse un'alternativa all'impianto semaforico, certamente, ma non può essere una alternativa valida per la differenza di traffico con la viabilità secondari (via del Pestrino) che risulta essere inferiore del 20% rispetto la viabilità principale, Via San Giovanni L.

E' risaputo che una rotatori per funzionare non deve avere i rami affluenti di portata uguale e non inferiori fra loro al 20% del traffico. Tale disparità funzionale comporta colonne di veicoli in attesa di transitare, (vedi l'esempio della rotatoria in prossimità del centro commerciale "Verona uno" nelle ore di punta 17/18 e oltre) e non migliorerà la viabilità alle vie contigue alla rotatoria (uscita dal distributore e dalla zona residenziale di 180 alloggi occupati, i negozi di vicinato presenti).

Esempi di rallentamenti su rotatorie che hanno rami a servizio di centri commerciali sono già presenti nelle aree vicine (Galassia) e strettoie alla sezione stradale in uscita alla rotatoria, come nell'intersezione fra via Cesare Battisti e via Cà Nova Zampieri, un traliccio della linea elettrica ne restringe la sezione stradale.

Sono esempi che aiutano ad evitare possibili lunghe colonne di veicoli e forti rallentamenti alla circolazione.

La rotatoria prevista nel PUA in oggetto presenta già alcuni punti per degli ostacoli alla viabilità.

L'impianto di distribuzione carburanti ha gli ingressi e le uscite all'inizio dei bracci d'innesto alla rotonda, a meno di 20mt dall'immissione nella rotatoria. La strade d'ingresso all'area residenziale di 180 appartamenti attuali e dei prossimi 80 nuovi alloggi programmati, non ha alternative d'uscita, si devono immette su via San Giovanni L. a meno di 20mt dall'immissione sulla rotonda.

Questi presupposti sono certamente un ostacolo al funzionamento della viabilità esistente e per i miglioramenti che si propone alla popolazione residente con la rotatoria da realizzare a contributo integrativo per la sostenibilità dell'intervento urbanistico.

Il codice della strada prevede che i distributori di carburante non abbiano gli ingressi o uscite a meno di 20mt

dagli incroci in quanto sono causa di incidenti e rallentamenti alla viabilità.

La rotonda di progetto ha un diametro esterno di 40mt, è considerata una rotatoria compatta.

Tali rotatorie sono adatte a strade il cui limite di velocità ammesso non deve superare i 50km/h e in rotatoria la velocità si riduce a 35/40 km/h.

Considerando che gli innesti sulla rotatoria saranno sei si presume che la velocità in rotatoria non superi i 20/30km/h e considerando uno squilibrio fra bracci d'innesto alla rotatoria con preminenza di traffico sull'asse Verona – San Giovanni L., le uscite dal centro commerciale e di via del Pestrino saranno causa di forti rallentamenti nelle ore di punta e incolonnamenti sulla viabilità principale.

In teoria, in assenza di regolazione semaforica, le correnti che hanno la precedenza non dovrebbero subire rallentamenti oltre quelli imposti dalla necessità di verificare che la traiettoria da impegnare sia libera. Al contrario gli altri flussi costretti ad attendere il manifestarsi, nelle correnti da attraversare, di un intervallo sufficiente ad eseguire la manovra, subirebbero un rallentamento crescente all'aumentare dell'entità di queste ultime, fino a non riuscire più a varcare l'intersezione. Nella realtà i diritti di precedenza vengono rispettati solo fino a quando il valore dei flussi interessati non rende intollerabili le attese da parte delle correnti senza precedenza. Quindi in presenza di regolazione a precedenza, per valori dei flussi lontani dalla capacità, le correnti che vengono rallentate sono essenzialmente quelle secondarie, con gli impianti semaforizzati invece si impongono rallentamenti anche nelle correnti principali, poiché anche ad esse viene imposto un tempo di via impedita.

L'area residenziali presenti in sito, già oggi hanno difficoltà ad immettersi sulla via San Giovanni L., in direzione Palazzina e impossibile la svolta verso Verona/Pestrino, in particolar modo nelle ore di punta.

Oggi il transito di veicoli nell'incrocio raggiunge 1800 veicoli nell'ora di punta, fra le 17 e le 18, e l'aumento del traffico attratto dal centro commerciale (557 veicoli nell'ora di punta 17/18) si creeranno ulteriori difficoltà ai residenti non avendo alternative né oggi e né domani in presenza della rotatoria.

Non può essere una soluzione del sesto innesto sulla rotatoria, in quanto rende insicura l'attuale area a parcheggio e per le attività commerciali esistenti.

Sarà difficoltosa la manovra per quanti volessero scegliere il sesto braccio della rotatoria come alternativa all'uscita dall'area residenziale dell'attuale stradale di lottizzazione esistente.

E' riscontrato che i residenti di strade con traffico leggero hanno, in media, tre amici in più e il doppio dei conoscenti come le persone residenti su strade con traffico intenso.

La realizzazione della rotonda è una soluzione per rendere agevole l'ingresso alla nuova area commerciale e non per la risoluzione dell'incrocio attuale in presenza del centro commerciale. E' una proposta per la compatibilità dell'intervento proposto ma incompatibile e non sostenibile con la le aree residenziali contigue già esistenti.

La richiesta della circoscrizione è stata formulata in riferimento dell'attuale situazione viabilistica e urbanistica, realizzare una rotatoria come alternativa ad un allargamento del ponte sul canale Milani e per l'possibilità di allargare la sezione stradale di via San Giovanni L.

Oggi la rotatoria è più una necessità per il traffico di attrazione verso il centro commerciale, dare una compatibilità all'intervento, altrimenti sostenibile sul piano viabilistico

Per queste motivazioni si chiede di ripristinare le indicazioni dell'indici stereometrici indicati nella tavole 122 e 269 iniziali al fine di rendere meno impattante l'intervento con l'intorno urbanistico preesistente.

Verona 23/05/2013

Mitt.

Arch. Enrico Donà
residente a Verona 37134
Via B. della Scala, 43
Cell 3383294543

