



## PROVINCIA DI SONDRIO

Settore Lavori Pubblici, Viabilità e Trasporti  
Servizio Idrogeologico

Sondrio, 10 gennaio 2011

Oggetto: "P.N.N.S. Realizzazione rotatorie su S.P. n. 2 in comune di Prata Camportaccio e Gordona".  
Procedura autorizzativa paesaggistica

Alla presente è allegato il parere della commissione per il paesaggio inerente l'intervento in oggetto; la determinazione dirigenziale n. 1824 del 18 novembre 2010 sostituisce l'autorizzazione paesaggistica in quanto detto parere è stato espresso in sede di conferenza dei servizi indetta per l'ottenimento dei procedimenti abilitativi all'esecuzione dell'intervento.

Il responsabile del procedimento  
ing. Bernardo Galli



## PROVINCIA DI SONDRIO

SETTORE LAVORI PUBBLICI - PIANIFICAZIONE TERRITORIALE - ENERGIA  
Servizio Pianificazione Territoriale

**Commissione 12.10.2010**

**OdG n. 4**

**OPERE:** Realizzazione rotatorie sulla SP 2 - intervento in comune di Gordona  
Autorizzazione paesistica ai sensi dell'art. 80, comma 3, lett. c), della legge regionale 12/2005 e dell'art. 142, lettera c), del Decreto legislativo 42/2004

**Richiedente:** Provincia di Sondrio – Servizio Idrogeologico

**Vincoli paesistici vigenti:** art. 142 lettera c) del D.lgs.vo 42/2004 (Fiume Mera)

**Ambito territoriale:** Comune di Gordona – fondovalle presso il ponte sul Fiume Mera

### **Descrizione intervento e osservazioni:**

**INTERVENTO N. 2 - Rotatoria presso la S.P. n. 2 al Km 10+100 in comune di Gordona e sottopasso ciclopedonale alla S.P. n. 2**

L'intersezione rappresentata dalla S.P. n. 2, in direzione dell'abitato di Gordona o in direzione del Comune di Samolaco, con la S.P. n. 2 Dir. B in direzione della S.S. n. 36, che permette di raggiungere Chiavenna, necessita di una moderazione e regolazione del traffico in quanto la sua disposizione planimetrica a "Ypsilon" risulta critica dal punto di vista viabilistico, non offrendo la sufficiente visibilità e i richiesti spazi di manovra per l'ottimale disimpegno degli autoveicoli in tutte le condizioni di traffico; inoltre la conformazione in curva della direttrice principale risulta alquanto foriera di occasioni di incidente, non solo per collisione diretta tra autoveicoli, bensì anche per il rischio di danni in caso di uscita di strada, essendo il rilevato stradale in questa sezione alquanto alto a causa della necessità che il piano stradale raggiunga la quota altimetrica che permetta di superare l'argine fluviale del Fiume Mera.

L'adozione dello svincolo a circolazione rotatoria permette di creare il dovuto rallentamento alla corrente di traffico in direzione sud-ovest (Samolaco – Gordona e viceversa), consentendo nel contempo lo smaltimento del traffico in direzione della S.S. n. 36, senza creare intralcio alla circolazione nel suo complesso, né i rischi rappresentati dalle svolte a sinistra con punto di conflitto per la corrente opposta convergente.

La collocazione planimetrica ed altimetrica dello svincolo rispetta i vincoli naturali presenti: l'argine del Fiume Mera e i rilevati stradali presenti in situ; inoltre viene risparmiato l'assetto della campagna circostante evitando di creare nuove sagome di rilevato stradale, e mantenendo invece, pur con gli opportuni ridimensionamenti, le tracce stradali preesistenti.

Nell'area circostante al realizzando svincolo sono presenti due fossi di bonifica che vengono mantenuti ed opportunamente interrati al di sotto della piattaforma per lo sviluppo strettamente necessario, in modo da mantenere pienamente funzionali i fossi e rendere agevole la manutenzione dei condotti.

Preventivamente alla posa del materiale per rilevato sarà effettuato lo scavo di scoticamento del terreno, spinto fino ad una profondità di m 0.5, in modo da eliminare la parte cedevole del terreno, rappresentato dallo spessore di coltivo agricolo; nelle parti già occupate dalla sede stradale sarà effettuata la rimozione della pavimentazione con la conservazione della fondazione stradale.

Il pacchetto stradale sarà costituito da una fondazione a cassonetto dello spessore di m 0.30 in misto stabilizzato garantisce la portanza necessaria e da tre strati di pavimentazione bituminosa: lo strato di base che distribuisce i carichi viaggianti, lo strato di collegamento e lo strato di usura, che permette il transito in sicurezza e la protezione dalle avversità atmosferiche del pacchetto stradale.

La piattaforma della rotatoria (diametro massimo m 40,00) è eseguita secondo la normativa vigente, con larghezza delle uscite (m 4.80) maggiore di quella degli ingressi (m 4.30) e la





## PROVINCIA DI SONDRIO

SETTORE LAVORI PUBBLICI - PIANIFICAZIONE TERRITORIALE - ENERGIA  
Servizio Pianificazione Territoriale

necessaria deflessione in modo da condizionare il flusso di traffico circolante al dovuto rallentamento per la mitigazione del traffico; l'anello centrale (larghezza m 2.00) è sormontabile per permettere il passaggio dei trasporti eccezionali e dei veicoli fuori sagoma in assoluta sicurezza ed è pavimentato in acciottolato di pietra locale. L'aiuola centrale (diametro m 20.00) è inerbita e non presenta ostacoli all'impatto di veicoli; infine l'intera rotatoria, inclusi i bracci d'innesto sono illuminati con impianto multipalo di lampade stradali (n. 4 pali con lampada illuminanti la rotatoria e n. 3 illuminanti i bracci stradali convergenti).

Sono previste le isole di incanalamento a goccia delle correnti di traffico che si immettono e che escono dallo svincolo, così vengono separate ed allontanate le due corsie relative ad ogni braccio permettendo il disimpegno dei flussi di traffico in assoluta sicurezza e con la massima fluidità possibile, tali isole verranno pavimentate con selciato di pietra locale, in modo da rendere minima la manutenzione delle stesse.

L'andamento della planimetria stradale segue il profilo naturale del terreno, che, essendo pressoché pianeggiante, rende necessaria l'esecuzione dei raccordi verticali solo relativamente agli innesti dei tre bracci stradali.

Il profilo stradale è altimetricamente appoggiato alle tre sedi stradali esistenti, con elevazione rispetto al piano campagna che consente l'allontanamento delle acque di piattaforma, all'uopo è previsto lo smaltimento delle acque superficiali a mezzo di scorrimento laterale al ciglio stradale e recapito nei fossi colatori intercettati dallo svincolo; sono compresi nei lavori i cavidotti laterali, con gli opportuni pozzetti d'ispezione, per l'interramento dei sottoservizi.

Completeranno le opere la formazione della segnaletica orizzontale e la collocazione della segnaletica verticale secondo il vigente codice della strada e relativo regolamento di attuazione.

Le banchine e le scarpate saranno ricoperte da uno strato di terra vegetale seminata per permettere il successivo inerbimento e l'opportuno inserimento ambientale dell'opera.

Le aree di piattaforma non più necessarie a seguito della realizzazione della rotatoria saranno mantenute a verde con aiuola delimitata da cordolo stradale, nei punti esposti all'uscita di strada verrà collocata la barriera di sicurezza prescritta dalla normativa vigente, ovvero H2, bordo laterale, con lastre a nastro a tripla onda e con i montanti infissi della banchina in terra.

La realizzazione della piattaforma stradale della rotatoria sarà eseguita in due fasi, così da permettere il transito in sicurezza alla mobilità circolante, adottando la procedura di chiudere al traffico prima una parte, poi, deviando il traffico sulla parte di piattaforma appena realizzata, chiudere al traffico la rimanente area su cui lavorare. I raccordi tra nuova e vecchia pavimentazione saranno realizzati previa risagomatura, mediante fresatura e ricarica del manto bituminoso.

L'area d'intervento risulta posta all'estremità della fascia di vincolo di rispetto dei corsi d'acqua, e come si vede nella documentazione fotografica, non possiede aspetti ambientali di particolare sensibilità, sebbene l'area agricola di fondovalle risulta un paesaggio tipico dell'attività produttiva primaria della Valchiavenna. La sistemazione dei dislivelli è stata concepita mediante l'utilizzo di scarpate adeguatamente rinverdate, sempre per migliorare la percezione visiva dei nuovi manufatti e per non creare elementi intrusivi nell'ambiente agricolo su cui insistono le opere. Le isole spartitraffico sono pavimentate con selciato di pietra locale, per indurre il richiamo alle pavimentazioni tradizionali presenti nei centri abitati della Valchiavenna. Sono salvaguardati i fossi irrigui e colatori intercettati, mediante la realizzazione di tombotti di attraversamento senza deviazione del loro corso naturale, attuando il rispetto della rete idrografica esistente.

In conclusione si ritiene che la natura non particolarmente invasiva delle opere previste in progetto possa realizzare un inserimento compatibile del contesto paesaggistico relativo all'area di intervento.

Ciò detto, sarà comunque cura dell'esecutore delle opere preservare gli aspetti estetico-ambientali del sito, effettuando il rinverdimento a prato dei cigli stradali insistenti su area libera (verde) e



## PROVINCIA DI SONDRIO

SETTORE LAVORI PUBBLICI - PIANIFICAZIONE TERRITORIALE - ENERGIA  
Servizio Pianificazione Territoriale

lasciando la banchina non pavimentata in modo da rendere compatibile con l'ambiente e fruibile in sicurezza questa parte di strada.

Da ultimo è stato richiesto l'inserimento all'interno delle opere del sottopassaggio della pista ciclopedonale in progetto da parte della Comunità Montana della Valchiavenna; questo manufatto, completamente interrato al di sotto della strada provinciale non risulta modificare lo stato dei luoghi, se non per le rampe di accesso, che vengono ricavate all'interno delle scarpate esistenti e non richiedono strutture di sostegno impattanti con il paesaggio circostante.

**SERVIZIO:** Idrogeologico

**ISTRUTTORE:** ing. Bernardo Galli

**PARERE PROPOSTO:** favorevole.

**PARERE DELLA COMMISSIONE:** .....

*favorevole*

Il presidente	I componenti			
Ing. Marco Scaramellini <i>Scaramellini</i>	Arch. Dario Benetti	Dott. Giovanni Bettini <i>Giovanni Bettini</i>	Dott. Mario Curcio <i>Mario Curcio</i>	Ing. Enrico Moratti