

COMUNE DI GRANAROLO DELL'EMILIA

(Città Metropolitana di Bologna)

Insediamiento di attività di recupero
rifiuti non pericolosi provenienti da
demolizione/costruzione in
ampliamento dell'attività esistente

Progetto di adeguamento
dell'ingresso e uscita dalla S.p. n°5
"San Donato" al km 6+200

Committente:

FRANCHINI ANTONIO E FIGLI S.R.L.

Via San Donato 11
41061 Minerbio (Bo)

Redatto da:



PROTEO
INGEGNERIA

Sede operativa: via Bruno Buozzi 90, 59100 Prato
Sede legale: via dei Della Robbia 23, 50132 Firenze
www.proteoing.it | proteo@proteoing.it
proteo@pec.proteoing.it | CF/P.IVA 07069190481

Ing. CARLO BAIETTI

Ing. VALENTINA PONZETTA



Redatto :
Ing. C. Baietti

Controllato :
Ing. C. Baietti

Approvato :
Ing. C. Baietti

Revisione :
--

Data emissione:
Giugno 2024

Oggetto:

RELAZIONE TECNICA

Elaborato :

Sv.4

Scala :

L240

PROGETTO ESECUTIVO

INDICE

1. Premessa.....	2
2. Inquadramento generale	2
3. NORMATIVA DI RIFERIMENTO	2
4. stato di fatto	3
5. ILLUSTRAZIONE DEGLI INTERVENTI DI PROGETTO	4
5.1 VERIFICA FASCIA DI INGOMBRO DELLE MANOVRE	5

1. PREMESSA

La presente relazione descrive gli interventi di adeguamento dell'accesso dalla S.P. n. 5 "San Donato" al nuovo "Insediamento di attività di recupero rifiuti non pericolosi provenienti da demolizione/costruzione in ampliamento dell'attività esistente". di Franchini Antonio e Figli Srl, in Comune di Granarolo dell'Emilia (BO).

2. INQUADRAMENTO GENERALE

Il nuovo insediamento di attività di recupero rifiuti non pericolosi provenienti da demolizione/costruzione di Franchini Antonio e Figli Srl sarà ubicato in via San Donato a Granarolo dell'Emilia (BO), nell'area indicata nella foto aerea riportata di seguito.



Fig. 1 – Inquadramento territoriale dell'intervento

L'area produttiva in progetto, relativa ad un impianto di recupero inerti, è ubicata nella porzione settentrionale del territorio comunale di Granarolo, in adiacenza alla SP5 "San Donato", a nord della SP3 "Trasversale di Pianura".

Il progetto prevede la realizzazione di un impianto di recupero di rifiuti inerti provenienti dalle attività di costruzione e demolizione e di altri rifiuti di origine minerale, non pericolosi, per la produzione di aggregati recuperati, non legati e legati.

3. NORMATIVA DI RIFERIMENTO

I riferimenti normativi individuati per la redazione del presente studio sono:

- le norme funzionali e geometriche per la costruzione di strade e intersezioni:

- Decreto legislativo del 30 aprile 1992, n. 285 (in Suppl. ordinario alla Gazz. Uff., 18 maggio, n. 114) "Nuovo Codice della Strada";
- Decreto del Presidente della Repubblica del 16 dicembre 1992, n. 495 in Suppl. ordinario alla Gazz. Uff., 28 dicembre 1992, n. 303) " Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo Codice della Strada ";
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (2001) D.M. 5 novembre 2001 n° 6792, "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade", Pubblicato sulla G.U. n°5 del 4 gennaio 2002;
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (2001) D.M. 19 aprile 2006, "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali", Pubblicato sulla G.U. n°170 del 24 luglio 2006;
- le norme transitorie sull'adeguamento delle strade esistenti (Decreto 22/04/2004, pubblicato sulla G.U. il 25/06/2004).

4. STATO DI FATTO

L'accesso all'area di intervento è localizzato sulla SP5 "Via San Donato" in ambito extraurbano, dove la velocità massima consentita è di 70 km/h.

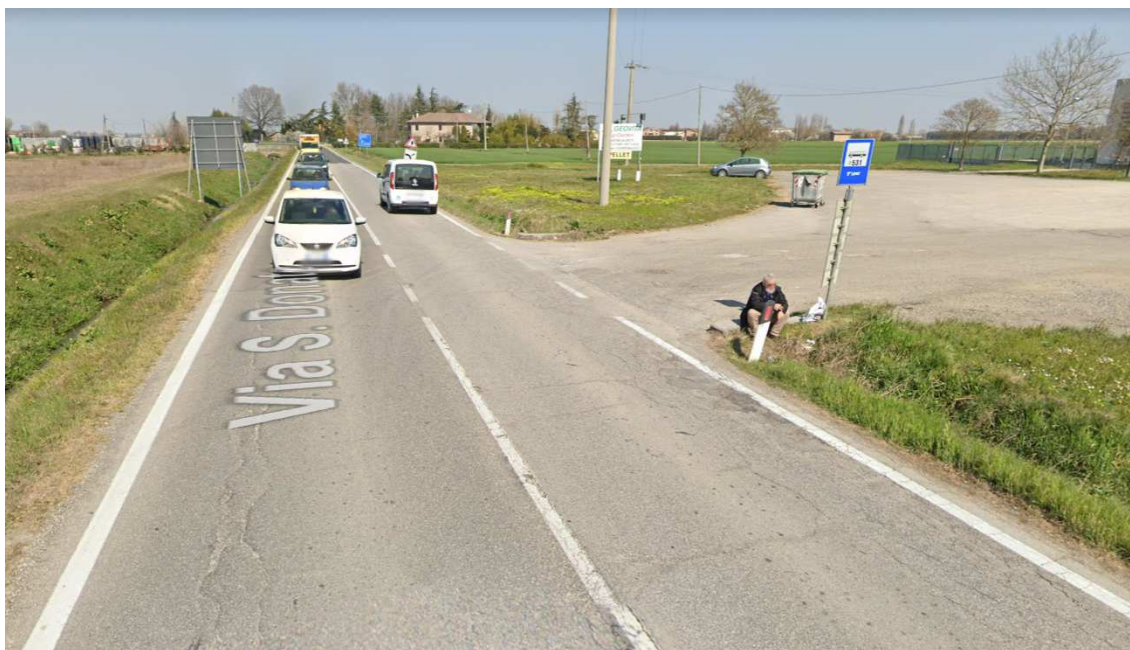


Fig. 2 – SP5 "Via San Donato" in corrispondenza degli accessi

La SP5 "Via San Donato" in corrispondenza dell'accesso esistente ha la larghezza della carreggiata pari a circa 7,50 metri, ai lati della strada è presente una banchina pavimentata di circa 30 cm e non sono presenti marciapiedi.

La segnaletica orizzontale e verticale permette di effettuare tutte le manovre all'intersezione.

5. ILLUSTRAZIONE DEGLI INTERVENTI DI PROGETTO

La soluzione individuata prevede l'allargamento del varco esistente sulla SP5 "San Donato" e dell'area di accesso per agevolare le manovre di ingresso/uscita dei mezzi pesanti, inoltre la circolazione veicolare nel piazzale, dove interferiscono i movimenti di ingresso alla attività esistente e quella di progetto, è gestita in modo da agevolare i mezzi in ingresso per minimizzare eventuali accodamenti sulla SP5.

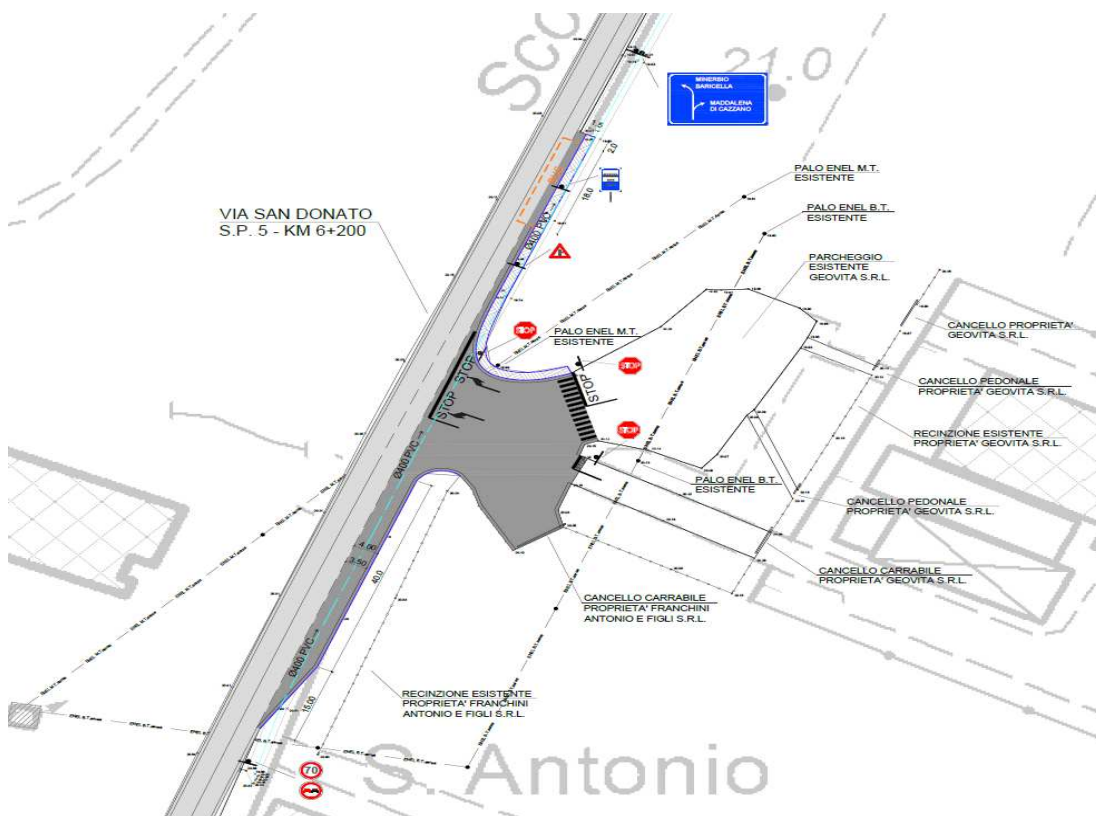


Fig. 3 – Planimetria di progetto di accesso all'area

In particolare, gli interventi di progetto risultano i seguenti:

- Realizzazione di corsia di ingresso per chi arriva da sud, della larghezza di 4,00 mt e lunghezza di 55 mt (40 + 15 mt)
- Copertura di un tratto di fosso stradale con una condotta in pvc \varnothing 400 mm rinfiata in calcestruzzo;
- Spostamento a nord dell'accesso della fermata TPL esistente
- Realizzazione di un marciapiede della larghezza di 1,50 mt
- Rifacimento della segnaletica orizzontale e verticale

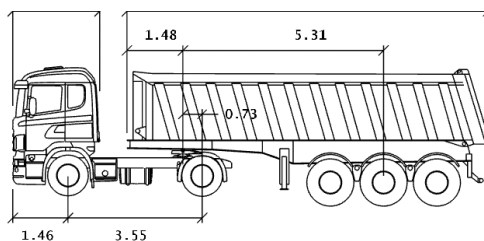
Nello spazio interno condiviso fra l'attività commerciale e quella produttiva in progetto la circolazione veicolare è prevista di gestirla con segnaletica di fermarsi e dare la precedenza per le provenienze dalle aree di sosta dell'attività commerciale.

Sempre in funzione del traffico esistente e prevedibile, si attribuiscono inoltre le seguenti caratteristiche tecniche:

- nuova corsia di ingresso a sud e allargamento a nord per realizzazione di nuovo marciapiede: posa di T.N.T, di misto riciclato di cemento spessore 50 cm, di misto cementato spessore 20 cm, di strato in conglomerato bituminoso binder spessore 10 cm e tappeto d'usura spessore 4 cm;
- nuovo marciapiede: posa di T.N.T, di misto riciclato di cemento spessore 30 cm, massetto in cls + RES 10/20 spessore 10 e tappeto d'usura spessore 3 cm
- raccordo con la sede stradale esistente: fresatura e posa di tappeto d'usura spessore di 4 cm.

5.1 VERIFICA FASCIA DI INGOMBRO DELLE MANOVRE

Si riporta di seguito la verifica degli spazi di ingombro durante le manovre ingresso e uscita con svolte a destra di un mezzo operativo utilizzato nelle attività dell'impianto produttivo.



ATM 3-axle Tipper Trailer

Meters

Tractor Width	: 2.55	Lock to Lock Time	: 6.0 s
Trailer Width	: 2.50	Steering Angle	: 35.5 deg
Tractor Track	: 2.55	Articulating Angle	: 70.0 deg
Trailer Track	: 2.50		

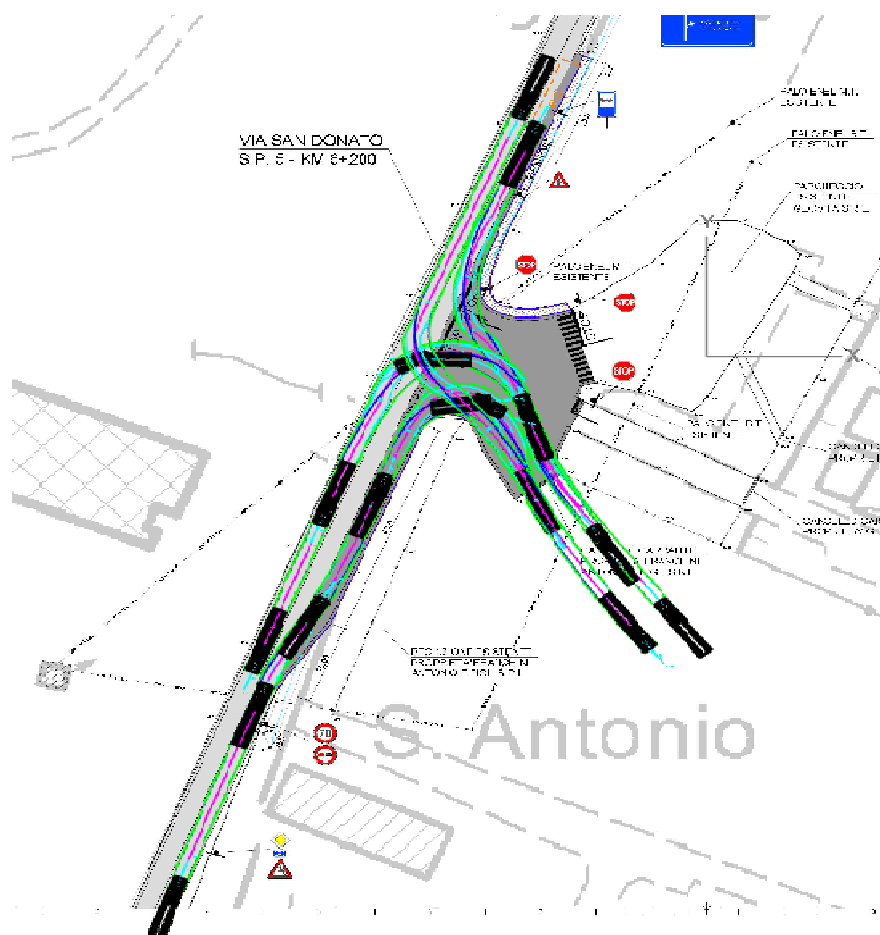


Fig. 4 – Fascia d'ingombro dei mezzi operativi in uscita dall'impianto

Le verifiche di ingombro dei mezzi in fase di manovra di ingresso o uscita dall'area non sono state rilevate problematiche.

Granarolo dell'Emilia, giugno 2024

Il Progettista
(Dott. Ing. Carlo Baietti)

Carlo Baietti

