

**PROVINCIA DI PARMA**  
**COMUNE DI MONTECHIARUGOLO**

**RELAZIONE TECNICA PER MODIFICA**  
**ACCESSO CARRABILE E**  
**SPOSTAMENTO STALLI DI SOSTA**

**IL TECNICO:**

**Ing. Matteo Carlini**

## **INDICE**

1. PREMESSA.....	2
2. STATO ATTUALE.....	3
3. PROPOSTA PROGETTUALE DI MODIFICA .....	6
4. CONCLUSIONI .....	8

## **1. PREMESSA**

La presente relazione tecnica costituisce parte integrante della “Proposta di Accordo Operativo” ai sensi dell’art. 38 L.R. 24/2027 e art. 48 NTA di PUG presentata con lo scopo di migliorare la vendibilità di un lotto urbanizzato sito in via M. Schianchi a Monticelli Terme.

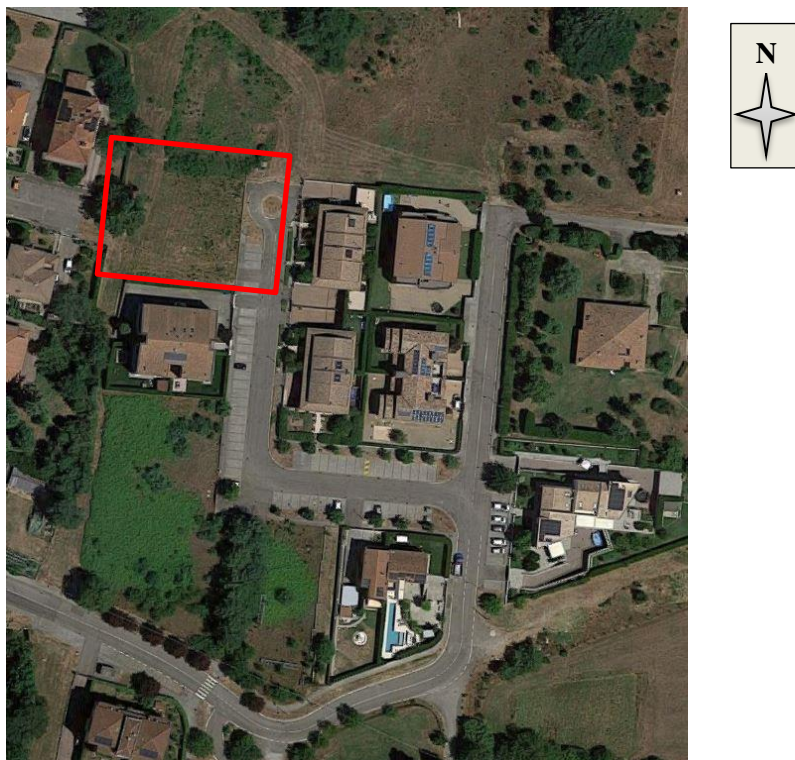


Figura 1 – Individuazione lotto oggetto d’intervento

Il lotto edificabile si trova all’interno dell’ambito territoriale individuato dal PUG a destinazione residenziale in corso di realizzazione B2, ove sono ancora vigenti le prescrizioni di ordine generale di zona e gli allineamenti del PUA C5/7 ed identificato come lotto 14.

L’obiettivo della relazione è quello di identificare e proporre le migliori progettuali legate alla modifica degli accessi carrabili, pedonali del lotto indicato, nonché lo spostamento degli stalli di sosta esistenti.

## **2. STATO ATTUALE**

Il lotto oggetto d'intervento, denominato “lotto 14”, è collocato nella parte terminale di una diramazione di strada Mario Schianchi. Gli accessi carrabili previsti nel progetto originario sono denominati “accesso 3” e “accesso 5”.

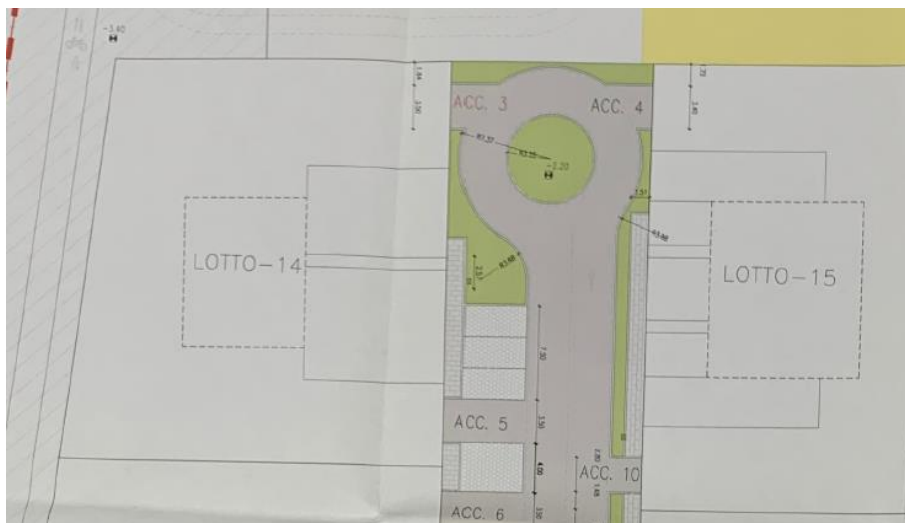


Figura 2 - Estratto planimetria progetto esecutivo comparto C5/7 – Stato di fatto



Figura 3 - Stato dei luoghi – Viabilità esistente





Figura 4 - Stato dei luoghi - Vista stalli



Figura 5 - Stato dei luoghi - Vista "accesso 3"





Figura 6 - Stato dei luoghi – Vista "accesso 5"



Figura 7 - Stato dei luoghi – Vista rotonda di svolta

### **3. PROPOSTA PROGETTUALE DI MODIFICA**

La proposta di miglioria descritta nel seguito nasce da valutazioni di carattere progettuale dovute ad una diversa conformazione plano-altimetrica dell'edificio che consente una migliore configurazione delle abitazioni finali. A tal riguardo, si rende necessaria la modifica degli accessi carrai, degli stalli e del marciapiede, già definiti negli elaborati del comparto C5/7.

Gli **accessi carrai 3 e 5** saranno affiancati in ragione delle scelte progettuali di cui sopra; tale aspetto consentirà di ottenere una zona di manovra dei veicoli in entrata ed in uscita dalle aree di sosta maggiore, migliorando altresì la visibilità sia nelle fasi di svolta che di immissione nonché nella visione di eventuali ostacoli presenti nella corsia di marcia in caso di stalli occupati.

Gli stalli di sosta subiranno anch'essi una traslazione rigida e manterranno la dimensione di 2,50 m x 5,00 m in modo da avere un numero totale di 4 posti auto sulla pubblica via, contro i 3 esistenti.

Nell'area laterale della rotonda di svolta, dove era previsto l'accesso carraio 5, sarà pertanto rimossa la pavimentazione esistente e riportata a verde l'area con ripresa della cordolatura di delimitazione della corsia e rispettiva segnaletica orizzontale.

Infine, per garantire la sicurezza dell'accesso pedonale dell'UNITA' 1 sarà ceduta una quota di terreno del lotto per allargare il marciapiede.

In ragione delle modifiche descritte, per salvaguardare la sicurezza della circolazione stradale, si prevede la variazione della segnaletica orizzontale (art. 40 – Nuovo C.d.S.) con la sostituzione dell'attuale striscia longitudinale **discontinua** con la tipologia **continua** a partire dalla parte terminali degli stalli di sosta di progetto fino alla rotonda di svolta esistente. Tale modifica si richiede per eliminare l'eventuale punto di conflitto.



Figura 8 - Striscia longitudinale continua

Ove necessario, in prossimità degli accessi carrai e degli stalli di sosta sarà altresì prevista opportuna segnaletica longitudinale discontinua.

Si rimanda all'elaborato grafico di progetto allegato alla presente relazione tecnica per una visione complessiva delle proposte progettuali.



#### **4. CONCLUSIONI**

Le proposte progettuali descritte ai paragrafi precedenti consentono quindi un miglioramento della fruibilità del lotto oggetto d'intervento nonché ne permettono una migliore vendibilità.

In merito alla circolazione veicolare si ritiene che le scelte fatte non comportino un peggioramento della circolazione stessa, ma permettano, sia nelle fasi di svolta in ingresso ed in uscita dalle aree di sosta private, che nella circolazione ordinaria, di avere una migliore visibilità degli automezzi presenti in carreggiata e una maggiore capacità di manovra.

Si precisa, inoltre, che la nuova segnaletica orizzontale prevista consentirà di ridurre i possibili punti di conflitto dovuti alle svolte degli autoveicoli nelle fasi di svolta per accedere agli stalli di sosta e/o alle aree private.

Parma, 23/10/2023

In Fede  
Dott. Ing. Matteo Carlini



A circular professional stamp of the Ordine degli Ingegneri Provincia di Parma. The stamp contains the text: ORDINE DEGLI INGEGNERI PROVINCIA DI PARMA, INGEGNERE, MATTEO CARLINI, LAUREA MAGISTRALE, Sezione A, N° 27984, Settore civile e ambientale. A blue ink signature is written over the stamp.