



COMUNE DI BAONE

Piazza XXV Aprile, 1 35030 BAONE (PD)
e-mail: info@comune.baone.pd.it
posta certificata: baone.pd@cert.ip-veneto.net

“Messa in sicurezza stradale – attraversamenti pedonali”

**Progetto per la realizzazione di passaggi pedonali in
rilevato nella Strada Provinciale n°6 e Strada Provinciale
n°21**

PROGETTO DEFINITIVO

1.All.A

Responsabile del Procedimento

Il Responsabile Area 2^a Servizio
Tecnico Villani arch. Leila

Progetto

FRANCESCO
P O L I

dorsoduro 1128 VE 30123
partita Iva n°03823740273
cell. 3356812803
francescopoli75@gmail.com

Relazione tecnico illustrativa

Messa in sicurezza della viabilità interna al centro abitato
Progetto per la realizzazione di passaggi pedonali in rilevato nella Strada
Provinciale n°6 e Strada Provinciale n°21

DESCRIZIONE INTERVENTO

Il presente progetto ha come esigenza primaria la messa in opera di tutti i dispositivi atti a mettere in sicurezza i percorsi e gli attraversamenti pedonali, uno nei pressi dell'incrocio tra la S.P.n 6 Via Casette (**ettometrica IV/4**) e Via Terralba il secondo nella S.P.n21 (**ettometrica VI/6**) via Maso incrocio via Monte Gula, il terzo dell'incrocio tra la S.P.n 6 (**ettometrica VI/2 -96ml**) con via Monte Gula.

I lavori mirano a favore della sicurezza stradale per l'attenuazione di situazioni di riconosciuta criticità funzionale e di sicurezza in corrispondenza di intersezioni a raso con la viabilità provinciale.

In particolare quest'area rappresenta un punto critico del paese sia dal punto di vista viabilistico sia sotto l'aspetto dei pedoni, in quanto punto di congiunzione tra le due zone residenziali divise dalla strada provinciale. Gli interventi puntuali sugli attraversamenti pedonali garantiscono una aumento del livello di sicurezza per l'utenza debole ivi presente.

I lavori previsti nel presente progetto intendono migliorare l'accessibilità e la viabilità del tratto interessato, con particolare riguardo agli utenti più deboli della strada. Da un punto di vista metodologico, il progetto ha voluto perseguire i seguenti obiettivi:

- accessibilità, sicurezza e comfort per i pedoni;
- percepibilità degli attraversamento pedonale;
- riduzione della velocità veicolare;

Per quanto riguarda l'accessibilità, la sicurezza e il comfort dei pedoni, si è prestata grande attenzione alle soluzioni progettuali e alla qualità delle attrezzature di sicurezza per favorire l'attraversamento nel luogo indicato, a garantire la continuità dell'attraversamento pedonale con il percorso pedonale ed i marciapiedi, oltre all'eliminazione delle barriere architettoniche per i disabili. In particolare il progetto prevede la realizzazione di un tratto di marciapiede e l'ampliamento di alcuni tratti esistenti, in modo da aumentare sensibilmente la sicurezza dei pedoni.

Per il secondo obiettivo rappresentato dalla percepibilità dell'attraversamento pedonale è stato previsto la realizzazione di attraversamenti caratterizzati da una segnaletica, sia orizzontale che verticale, atta a dare grande visibilità al passaggio pedonale sia nelle ore diurne che in quelle notturne. In particolare le strisce pedonali e tutta la segnaletica orizzontale saranno realizzate in colato e verranno posizionati ai lati dell'attraversamento due lampioni con lampade a led.

Il tutto prevede tre attraversamenti, progettati secondo le prescrizioni della provincia di Padova, in rilevato regolati da impianti smart di aumento dell'intensità luminosa ad alta visibilità notturna, forniti anche di segnalatori intermittenti che si attivano all'avvicinarsi del pedone alle strisce di attraversamento in modo da segnalare la

presenza dei pedoni e scoraggiare comportamenti scorretti da parte degli automobilisti, ed altri due a raso con segnaletica vertical.

L'intervento in oggetto si configura come un ulteriore progetto atto alla risoluzione delle problematiche dell'area in oggetto anche per risolvere un grave problema di sicurezza stradale.

Le soluzioni progettuali sono conformi alle esigenze di sicurezza, autonomia e facilità di utilizzo rispettando al contempo gli standard normativi di riferimento.

Negli attraversamenti pedonali è previsto il successivo rifacimento della segnaletica stradale orizzontale, costituita dall'insieme di strisce, centrali e/o marginali, le scritte, le zebraure, i simboli e quant'altro sia riconducibile alla verniciatura su pavimentazione bituminosa, ai sensi dell'articolo 37 del Codice della Strada e quindi i nuovi attraversamenti pedonali sono rialzati atti al miglioramento della fruibilità e sicurezza pedonale della rete stradale.

Il progetto pertanto si propone di :

- ridurre il numero e gli effetti degli incidenti sulla rete stradale;
- promuovere la riduzione dei fattori di rischio sui punti critici della rete stradale;
- puntare al miglioramento complessivo della sicurezza stradale nei punti critici delle strade e nelle aree urbane ad elevata incidentalità attraverso la riqualificazione del sistema viario;
- aumentare la tutela e messa in sicurezza degli utenti vulnerabili
- moderare e controllare la velocità di transito da e per il centro abitato .

La soluzione tecnica prescelta per la realizzazione degli attraversamenti terrà conto della sicurezza e fluidità della circolazione sia durante l'esecuzione dei lavori che durante l'uso dell'impianto oggetto dell'attraversamento. In ogni caso sono osservate le norme tecniche e di sicurezza previste per ciascun impianto.

Le intersezioni si trovano in ambito urbano dove la presenza di utenti deboli quali pedoni e ciclisti risulta maggiore; appare quindi evidente la volontà di mettere in sicurezza questi punti "a rischio" della rete viaria all'interno del territorio comunale. D'altro canto è importante evidenziare fin da ora che proprio l'ambito urbanizzato dove si trovano i due nodi limita le tipologie di azioni attuabili per la messa in sicurezza della circolazione: le attività e gli edifici di vario genere costruiti a ridotta distanza della carreggiata stradale, gli accessi laterali ad abitazioni e ad aree private e la presenza di altri elementi di varia natura quali ad esempio stalli di sosta o recinzioni implica infatti una ridottissima libertà di intervento in un'ottica di modifica della geometria degli approcci. Questa relazione svilupperà una serie di considerazioni in termini di costi-benefici di alcune possibili azioni atte a migliorare le condizioni di sicurezza della circolazione partendo dai risultati delle analisi effettuate nel precedente documento progettuale. Per una valutazione quanto più completa e precisa saranno valutate azioni legate a modifiche viarie di tipo sia geometrico che gestionale.

La soluzione progettuale per l'intervento tra la S.P.n 6 Via Casette e Via Terralba è

rappresentata dalla ridefinizione plano-altimetrica dell'area di intersezione mediante la realizzazione di una piattaforma in asfalto stampato colorato – tecnica Streetprint – leggermente rialzata. Questa azione garantirebbe una maggiore visibilità dell'intersezione che sarebbe immediatamente percepita dai veicoli come una zona particolare dove prestare maggiore attenzione. Il rialzamento, sebbene di ridotta entità (per consentire il transito dei mezzi pesanti), comporta un rallentamento dei veicoli in attraversamento migliorando in questo modo la sicurezza degli attraversamenti pedonali. Pertanto si è deciso di rialzare e stampare tutta l'area di intersezione comprensiva dei quattro passaggi pedonali l'intervento riguarderebbe un'area di circa 350 mq. E' inoltre prevista la modifica dell'impianto di illuminazione pubblica, integrata e sostituita con illuminazione a risparmio energetico a Led, secondo le normative vigenti.

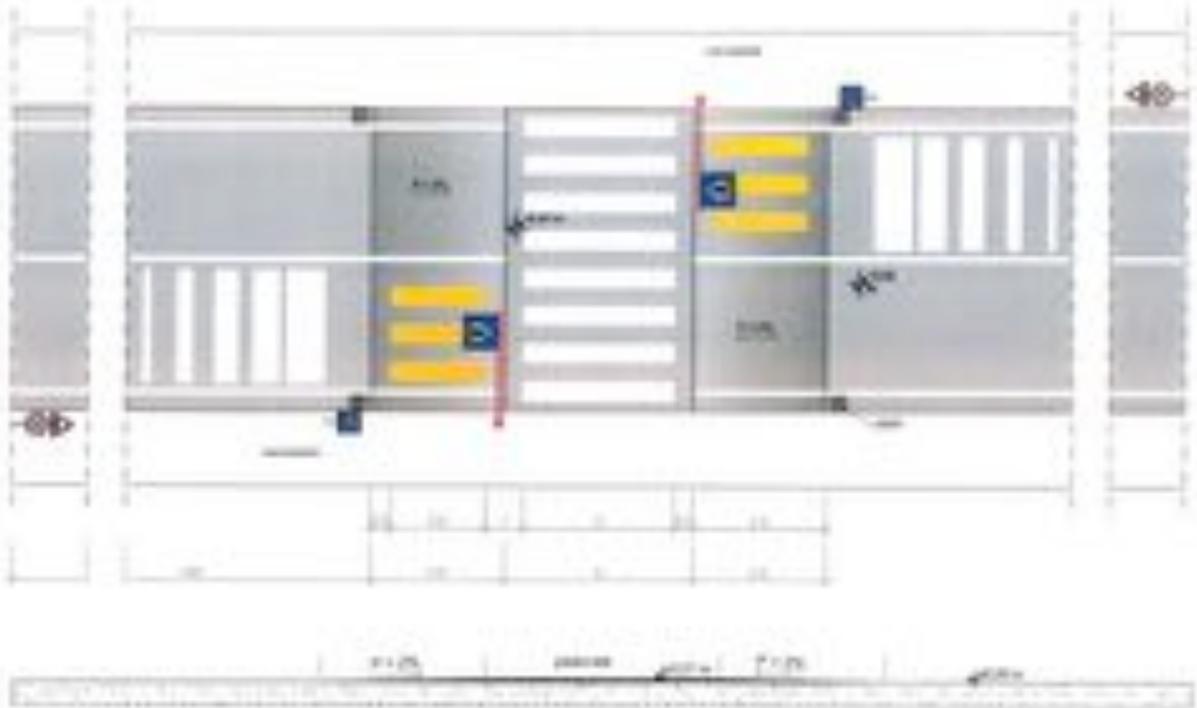
Alla luce di quanto sopra esposto si sono individuati alcuni criteri per ammettere la realizzazione degli attraversamenti pedonali lungo le strade provinciali ed in particolare:

Dal punto di vista realizzativo, l'attraversamento dovrà essere eseguito in conformità alle seguenti caratteristiche:

1. Il rialzo dovrà essere pari max 7cm La variazione della livelletta stradale non dovrà superare il 5%
2. In prossimità ed corrispondenza dell'attraversamento stradale rialzato dovrà essere installata la segnaletica verticale da codice ed in particolare deve essere posizionata la segnalazione della anomalia altimetrica della strada (fig. Il 2), quella di attraversamento pedonale (fig. Il 303), mentre non è da inserire il preavviso di attraversamento pedonale (fig. Il 13). E' inoltre richiesta la posa del segnale di cui alla Figura Il 465 del N.C.S.
3. La segnaletica orizzontale sarà in conformità al codice della strada per quanto concerne l'attraversamento pedonale (Fig. Il 434) da realizzarsi in materiale elastoplastico o equivalente ed i rallentatori ottici (Fig. Il 473).
4. Per l'attraversamento pedonale dovrà essere prevista una illuminazione dedicata con pali a sicurezza passiva in entrambi i sensi di Marcia.
5. La pavimentazione dovrà essere esclusivamente di tipo bituminoso (sono esclusi autobloccanti, porfido, etc.). E' consentito l'utilizzo di resine acriliche di rivestimento al tappeto o altri materiali equivalenti che comunque non diminuiscono l'aderenza, così da aumentare la rugosità del manto stradale e migliorare la percezione del rialzo, nel rispetto di quanto previsto dal Codice della Strada.
6. In prossimità dell'attraversamento dovranno essere presenti caditoie per la raccolta delle acque meteoriche per garantire il regolare deflusso delle stesse.
7. Gli attraversamenti dovranno essere posizionati al di fuori dell'area di intersezione con altre strade e senza alcun passo carraio insistente sull'area oggetto di intervento.
8. Sia l'attraversamento che il collegamento pedonale dovrà rispettare la

normativa vigente in materia di abbattimento delle barriere architettoniche.

9. In corrispondenza della variazione altimetrica dovrà essere effettuata una fresatura della pavimentazione per tutta la larghezza della sede stradale per la realizzazione del tappeto di usura su tutta l'area di intervento, così da congruagliarlo perfettamente con la pavimentazione esistente.



STRUMENTI URBANISTICI E DISPONIBILITA' DELLE AREE

Gli interventi in progetto non alterano le previsioni urbanistiche trattandosi della sistemazione di strade lungo la viabilità esistente. Le aree interessate dai lavori sono in disponibilità dell'Amministrazione.

ACCESSIBILITA' ED UTILIZZO

Le aree interessate dai lavori sono accessibili direttamente dai tratti stradali interessati dai lavori ovvero dalle laterali. Non vi sono problemi legati all'accessibilità e all'utilizzo per la realizzazione degli interventi. Atteso la presenza di traffico lungo le vie interessate e la presenza di fabbricati residenziali e per servizi dislocati ai margini delle stesse, si rende necessario organizzare il lavoro per stralci successivi, in modo tale da limitare le interferenze con la circolazione veicolare e pedonale. Occorrerà delimitare le zone di lavoro e creare, in corrispondenza dei singoli tratti di cantiere, un accesso per i mezzi di cantiere, adeguatamente segnalato. Le delimitazioni disposte lungo il perimetro delle aree interessate dai lavori dovranno assicurare che sia interdetto l'ingresso ai non addetti.

STUDIO DI PREFATTIBILITA' AMBIENTALE

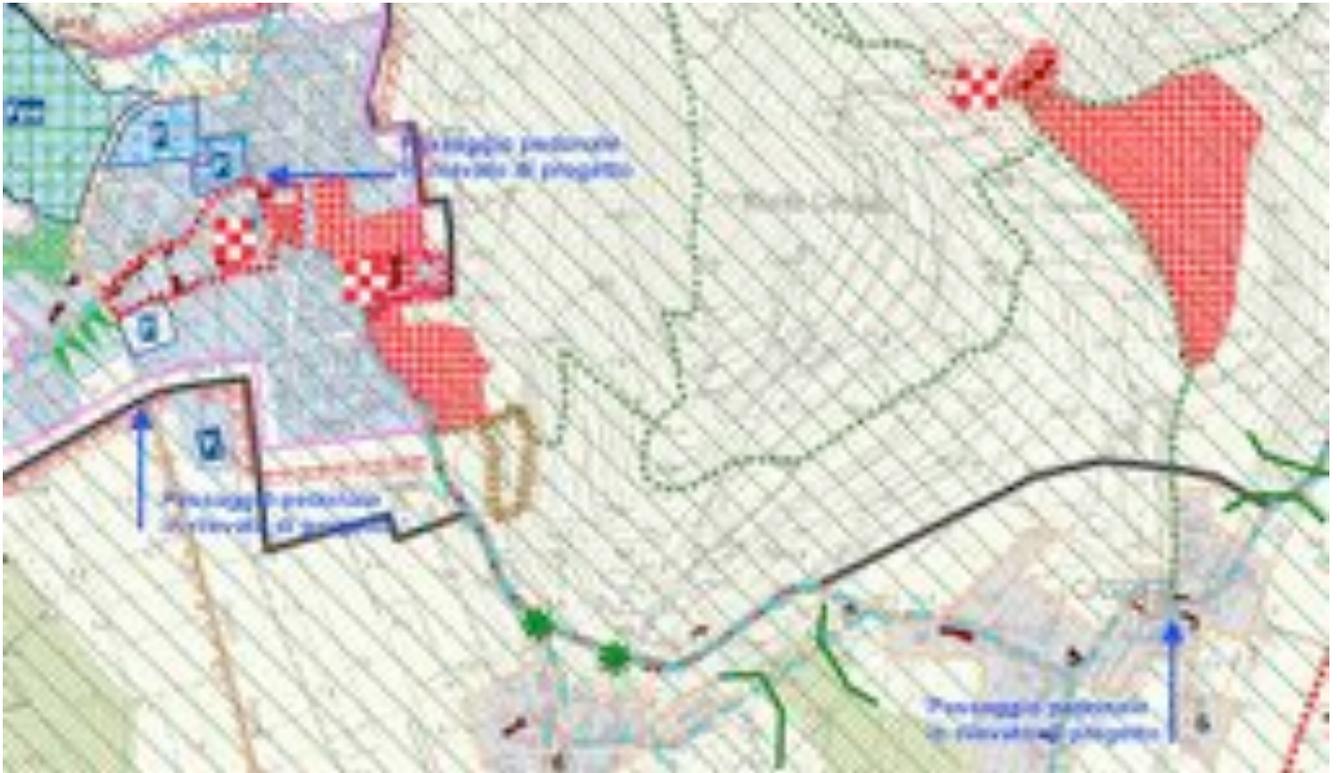
Gli interventi previsti nel presente progetto non alterano in modo sostanziale lo stato di fatto trattandosi di sole opere di limitata entità.

CARATTERISTICHE PRESTAZIONALI E DESCRITTIVE DEI MATERIALI

PRESCELTI

Le scelte tipologiche e morfologiche del progetto tengono conto delle normative vigenti, della conformazione del territorio e delle ultime tecnologie di materiali e impianti.

In particolare la pista ciclabile verrà realizzata con materiali altamente drenanti, rispettosi anche del principio DNSH (Do Not Significant Harm).



Carta delle trasformabilità Comune di Baone



Ortofoto area di intervento



SEGNALETICA VERTICALE ED ORIZZONTALE

Il progetto sarà completato dalla segnaletica orizzontale e verticale attraverso le quali saranno chiaramente individuati gli spazi, gli obblighi ed i divieti cui devono attenersi gli automobilisti nel percorrere l'intersezione. In merito alla segnaletica verticale, è prevista l'installazione di segnali previsti dal D.Lgs. 30/04/1992 n. 285 "Nuovo Codice della Strada" e del relativo "Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo Codice della Strada". I segnali dovranno avere le seguenti caratteristiche principali:

- presentare sul retro l'ente proprietario della strada, il marchio della ditta fabbricatrice, l'anno di fabbricazione e l'autorizzazione concessa dal Ministero dei lavori pubblici alla ditta per la fabbricazione dei segnali stradali;
- essere visibili, percepibili e leggibili sia di notte che di giorno: le pellicole rifrangenti dovranno essere ad elevata efficienza (classe 2);
- avere le dimensioni previste per i segnali di "formato normale";
- essere rispettate le distanze minime dai cigli stradali e le altezze a seconda di dove verranno installati.

Si rimanda all'art. 39 del Nuovo Codice della Strada e agli artt. dal 77 al 136 del Regolamento per tutte le specifiche tecniche in merito alla segnaletica verticale. La segnaletica orizzontale (art. 40 del Nuovo Codice della Strada e artt. dal 137 al 155 del Regolamento) deve invece presentare le seguenti caratteristiche principali:

- dovrà essere visibile sia di giorno che di notte, anche in caso di pioggia;
- dovrà essere realizzata con materiali antisdrucchiolevoli;
- le strisce longitudinali di margine dovranno avere una larghezza pari a 15 cm, mentre quelle di mezzzeria dovranno avere larghezza pari a 12 cm.

CONFORMITÀ OPERA ALLO STRUMENTO URBANISTICO

L'opera prevista è conforme alle previsioni dello strumento urbanistico vigente, al piano degli interventi comunale.

FATTIBILITÀ DELL'INTERVENTO

La fattibilità dell'intervento è conseguente alle considerazioni di seguito esposte:

- Dall'esame dei dati ricavati da indagini geologiche, geotecniche, idrogeologiche ed idrauliche eseguite nelle aree adiacenti a quella in oggetto, deriva una situazione di assoluta ordinarietà dell'intervento;
- L'area non risulta di particolare pregio ambientale;
- Non vi è nessuna presenza di siti archeologici ed è quindi esclusa la possibilità di ritrovamenti di sorta.
- L'intervento previsto non comporta alcuna difficoltà esecutiva, trattandosi di lavori che vengono normalmente eseguiti, secondo tecniche ormai consolidate.

ANDAMENTO PLANIMETRICO DEI CIGLI

L'andamento altimetrico delle opere di progetto è vincolato dalle quote stradali preesistenti.

DISPONIBILITÀ DELLE AREE

Le aree in oggetto di intervento sono su strade provinciali all'interno del comune di Baone.

CRONOPROGRAMMA DELLE FASI ATTUATIVE

Si ritiene che l'opera verrà costruita in circa 60 giorni. Come da elaborato allegato al progetto.

Non sono previsti in questa fase di cronoprogramma eventuali ritardi amministrativi dettati da interventi di enti, come: AcqueVenete, Telecom, Enel, Centro Veneto Servizi, Centro di Bonifica..ecc..

COPERTURA DELLA SPESA

Le opere in progetto sono inserite nel Piano Triennale delle Opere Pubbliche. La spesa complessiva per realizzare l'opera è stata preventivata in **€ 112.000,00** = così ripartita: **€ 81.500,00** per lavori e € 2.445,00 attuazioni piani sicurezza, e € 28.055,00 come somme a disposizione dell'amministrazione:

COMUNE DI BADUE QUADRO ECONOMICO DI PROGETTO (Al sensi dell'art. 16 del D.P.R. n. 207/2010 e s.m.i.)		
DESCRIZIONE		IMPORTI
A	LAVORI A BASE D'ASTA	
A.1	Importo lavori	81.500,00 €
A.2	A.2 Oneri sicurezza (non soggetti a ribasso d'asta)	2.445,00 €
	TOTALE LAVORI a base d'asta "A"	83.945,00 €
B	SOMME A DISPOSIZIONE	
B.1	Spese per staccamenti e modifica sottoservizi esistenti (IVA compresa)	2.000,00 €
B.2	Lavori in economia, imprevisti ed ammodernamenti (IVA compresa)	1.608,08 €
B.3	Accordi bonari per i lavori (ex art 205 D.Lgs 50/2016 e s.m.i.)	1.500,00 €
B.4	Spese tecniche	7.900,00 €
B.5	Analisi geologiche verifiche geotecniche compresa iva e cassa p.	2.200,00 €
B.6	Incentivi per funzioni tecniche (art. 113 del D.Lgs. 50/2016 e s.m.i.)	1.678,00 €
B.7	Spese per gara d'appalto e contributo ANAC + pubblicità	150,00 €
B.8	Spese per analisi e prove di laboratorio	500,00 €
B.9	C.N.P.A.I.A. 4% su spese tecniche (voce B.4 x 4%)	316,00 €
B.10	IVA 22% su spese tecniche ("B.4+B.8" x 22%)	1.807,52 €
B.11	IVA 10% su "Totale lavori a base d'asta "A"	8.394,50 €
	TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE "B"	28.055,00 €
	TOTALE COMPLESSIVO PROGETTO (A + B)	112.000,00 €

Per la determinazione del costo dei lavori si è sviluppato il computo metrico riferendosi al Tariffario delle Opere Pubbliche della Regione Veneto nell'edizione vigente 2023. Il computo dei lavori ha fornito anche l'importo degli oneri di sicurezza diretti funzionali all'esecuzione delle categorie di lavori cui vanno aggiunti i costi

speciali, determinati con un computo metrico analitico anch'esso elaborato riferendosi in parte al Tariffario della Regione Veneto ed a specifiche analisi.

La spesa complessiva per i lavori è riportata nel quadro economico che include tutte le somme necessarie alla realizzazione dei lavori ed in particolare: le somme per i lavori; la somma per servizi, forniture e lavori in economia; le spese tecniche per la progettazione, direzione dei lavori e collaudo, le spese generali, gli imprevisti e tutte le relative imposte.

CATEGORIE DI LAVORAZIONI

Descrizione categoria	Categoria 207/2010	DPR
OPERE STRADALI	Prevalente	OG3
IMPIANTI ILLUMINAZIONE	Scorporabile	OG10
SEGNALETICA	Scorporabile	OS10
TOTALE		
ONERI PER LA SICUREZZA		
TOTALE LAVORI		

ABBATTIMENTO DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE

Il progetto è realizzato in funzione a quanto richiesto dalla normativa che riguarda l'abbattimento delle barriere architettoniche, nel rispetto dei criteri di accessibilità, visitabilità e adattabilità degli spazi esterni; questo avviene in modo particolare nella riqualificazione del marciapiede prospiciente le scuole dove ad oggi vi è una totale impossibilità da parte dei portatori di handicap di usufruire delle strutture esistenti. Per accessibilità si intende la possibilità anche per persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale, di raggiungere l'edificio e le sue singole unità immobiliari e ambientali, di entrarvi agevolmente e di fruirne spazi e attrezzature in condizioni di adeguata sicurezza e autonomia.

Per visitabilità si intende, anche da parte di persone con scarsa o impedita capacità motoria o sensoriale, di accedere agli spazi di relazione. Per adattabilità si intende la possibilità di modificare nel tempo lo spazio costruito, allo scopo di renderlo completamente ed agevolmente fruibile anche da parte di persone con scarsa capacità motoria e sensoriale.

ACCESSIBILITÀ

La norma di riferimento è il DPR 24 luglio 1996 n.503 "Norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici pubblici" che impone di applicare agli spazi pubblici esistenti tutti quegli accorgimenti che possono migliorarne la fruibilità, sulla base delle norme contenute nel decreto stesso.

In riferimento agli spazi pubblici, al Titolo II vengono specificate le disposizioni per spazi pedonali, marciapiedi, attraversamenti pedonali, scale, rampe, elementi di arredo e parcheggi.

La norma richiama il rispetto delle regole tecniche contenute nel decreto del Ministro dei lavori pubblici 14 giugno 1989, n. 236 Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visitabilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica sovvenzionata e agevolata, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche”.

Spazi pedonali - marciapiedi e attraversamenti pedonali

Occorre prevedere almeno un percorso, preferibilmente in piano, con caratteristiche tali da consentire la mobilità delle persone con ridotte o impedito capacità motorie e che assicuri la utilizzabilità diretta delle attrezzature e dei parcheggi.

Il percorso pedonale:

- deve avere una larghezza minima di cm.100 (meglio se cm.120) e allargamenti del percorso da realizzare in piano ogni m.10 di sviluppo lineare;
- I cambi di direzione rispetto al percorso rettilineo devono avvenire in piano;
- la zona interessata alla svolta ortogonale al verso di marcia deve risultare in piano e priva di qualsiasi interruzione per almeno m.1,70 su ciascun lato a partire dal vertice più esterno;
- ove sia necessario prevedere un ciglio, questo deve essere sopraelevato di 10 cm dal calpestio, essere differenziato per materiale e colore dalla pavimentazione del percorso, non essere a spigoli vivi ed essere interrotto almeno ogni m.10 da varchi che consentano l'accesso alle zone adiacenti non pavimentate;
- la pendenza longitudinale non deve superare di norma il 5%; ove ciò non sia possibile sono ammesse pendenze superiori, purché realizzate in conformità a quanto previsto per le rampe. Per pendenze del 5% è necessario prevedere un ripiano orizzontale di sosta, di profondità almeno m.1,50 ogni m.15 di lunghezza del percorso; per pendenze superiori tale lunghezza deve proporzionalmente ridursi fino alla misura di m.10 per una pendenza del 8%;
- la pendenza trasversale massima ammissibile è del 1%. In presenza di contropendenze al termine di un percorso inclinato o di un raccordo tra percorso e livello stradale, la somma delle due pendenze rispetto al piano orizzontale deve essere inferiore al 22%;
- il dislivello ottimale tra il piano del percorso ed il piano del terreno o delle zone carrabili ad esso adiacenti è di cm.2,5 (in realtà è opportuno che tale dislivello non superi cm.1-1,5);
- ove il percorso si raccorda con il livello stradale o è interrotto da un passo carrabile, sono ammesse brevi rampe di pendenza non superiore al 15% per un dislivello massimo di cm.15;
- fino ad un'altezza minima di 2,10 m dal calpestio, non devono esistere ostacoli di nessun genere, quali tabelle segnaletiche o elementi sporgenti dai fabbricati, che possono essere causa di infortunio ad una persona in movimento;
- la pavimentazione deve essere antisdrucchiabile, congiunture inferiori a mm.5 stilate con materiali durevoli, con eventuali risalti di spessore non superiore a mm. 2;

- i grigliati inseriti nella pavimentazione devono essere realizzati con maglie non attraversabili da una sfera di 2 cm di diametro. I grigliati ad elementi paralleli devono comunque essere posti con gli elementi ortogonali al verso di marcia;
- il dislivello tra il piano del marciapiede e le zone carrabili ad esso adiacenti non deve superare i 15cm;
- il fondo stradale in prossimità dell'attraversamento pedonale potrà essere differenziato mediante rugosità, poste su manto stradale, al fine di segnalare la necessità di moderare la velocità.

PERCORSI PEDONALI

Per rispettare i criteri di accessibilità ed abbattimento delle barriere architettoniche si sono tracciati i percorsi principali di collegamento ai percorsi esistenti. Lungo tali percorsi sono stati inseriti gli attraversamenti pedonali e le relative rampe di raccordo per i diversamente abili, prevedendo la continuità dei marciapiedi attraverso strisce pedonali realizzate utilizzando asfalto stampato tipo sreetprint per evitare il fenomeno del rapido consumo che subiscono le strisce verniciate. I percorsi pedonali, i raccordi con il manto stradale e la pavimentazione degli stessi, nonché la segnaletica, dovranno essere conformi a quanto previsto dalla L.13/89, dal D.M. 236/89 e dal DPR 503/96;

RISPARMIO ENERGETICO E RIDUZIONE DEGLI ONERI MANUTENTIVI

L'intervento di riqualificazione quindi, a parità di consumo energetico, è mirato al miglioramento delle condizioni di uniformità e distribuzione dell'illuminazione, analogamente per l'impianto di captazione delle acque reflue di cui è previsto l'adeguamento e manutenzione.

Si prevede in fase di progetto esecutivo di valutare i costi di realizzazione di un sistema a sicurezza passiva con pali in alluminio anodizzato. Sistema che garantirebbe una sicurezza per i veicoli, data dalla particolarità delle aree e dell'importanza di questa nell'arredo urbano dello stesso comune.

URGENZA ED INDIFFERIBILITÀ

Si fa presente che le opere qui previste sono urgenti ed indifferibili, considerata la insostenibile situazione di pericolo esistente.

CONSEGNA DEI LAVORI IN VIA D'URGENZA CON RISERVE DI LEGGE

Stante l'urgenza di dare immediato inizio ai lavori, il Responsabile del procedimento potrà autorizzare il Direttore dei Lavori alla consegna dei lavori in via d'urgenza.

Allegati: dichiarazione sulla conformità dell'opera alle disposizioni del D.P.R. 24luglio 1996 n.503, in materia di superamento delle barriere architettoniche.

SPESA DI MANUTENZIONE

L'opera, una volta eseguita, non comporta alcuna maggiore spesa di manutenzione a quella attuale.

PROBLEMATICHE TECNICHE

Si analizzano quelli che sono i principali problemi derivanti da aspetti prettamente tecnici riguardanti l'iter per l'esecuzione dell'opera.

COMPATIBILITÀ AMBIENTALE

L'inserimento nel contesto territoriale degli interventi per i marciapiedi appare corretto, in quanto, tali interventi, rispettano le tipologie costruttive presenti in loco e vengono realizzati mediante l'impiego di materiali simili a quelli esistenti.

Il presente progetto definitivo viene redatto, pertanto, in conformità alle predisposizioni richieste dagli Enti.

SPESA DI MANUTENZIONE

L'opera, una volta eseguita, non comporta alcuna maggiore spesa di manutenzione a quella attuale.

STESURA DEL PIANO DI SICUREZZA E COORDINAMENTO

Le opere non presentano particolari problematiche in merito agli aspetti legati alla sicurezza. Le lavorazioni ove prestare maggior attenzione sono quelle relative alle opere accessorie per l'adeguamento e ampliamento delle reti tecnologiche e interventi sui sottoservizi esistenti, ai movimenti terra, alla costruzione dei passaggi pedonali con particolare riferimento alle intersezioni stradali. L'attuale progettazione tiene conto di soluzioni costruttive tali da ridurre i rischi per i lavoratori. Laddove è prevista l'esecuzione di opere che richiedono particolari cautele od approntamenti questi saranno affrontati nella successiva fase esecutiva di coordinamento.

APPALTO LAVORI

I lavori saranno affidati in appalto, ai sensi delle vigenti disposizioni di legge, tenendo presente che la categoria delle opere prevalenti è rappresentata dai lavori stradali.

QUADRO NORMATIVO

Le principali norme di riferimento per il presente progetto sono di seguito elencate:

D.Lgs 30.04.1992 n. 285 "Nuovo Codice della Strada";

D.P.R. 16.12.1992 n. 495 "Regolamento di attuazione del Nuovo Codice della Strada";

D.M.14.06.1989 n. 236 "Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visitabilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica sovvenzionata e agevolata, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche.";

D.M. 05.11.2001 n. 6792 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade";

D.M. 19.04.2006 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali" (G.U. 24.07.2006, n.170); D.M. 30.11.1999 n. 557 "Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili".