



# REGIONE ABRUZZO

## PROVINCIA CHIETI



ORTONA- SAN VITO CHIETINO-ROCCA SAN GIOVANNI-FOSSACESIA-TORINO DI SANGRO-CASALBORDINO-VASTO

REGIONE ABRUZZO PAR FAS - FAS 2007-2013 Obiettivo Specifico IV.2 - Obiettivo Operativo IV.2.2 - Linea di Azione IV.2.2.a Bando di Gara a Procedura aperta Direttiva 2004/18/CE. Lavori per la realizzazione della via Verde della Costa dei Trabocchi del Comune di Ortona, San Vito Chietino, Rocca San Giovanni, Fossacesia, Torino di Sangro, Casalbordino, Vasto.

CUP D91B1300049002

CIG 63262781C2



***“La macchina pareva vivere d’armonia propria,  
avere un’aria ed un’effigie di corpo d’anima”***  
Gabriele d’Annunzio

## PROGETTO DEFINITIVO

COD.	DESCRIZIONE	SCALA	DATA
I	CENSIMENTO E RISOLUZIONE DELLE INTERFERENZE		OTTOBRE 2015

### PROGETTISTI INCARICATI:

Arch. BANDINI PAOLO (Mandatario)  
Ing. FARINA LUIGI  
Ing. PIETROMARTIRE LORENZO  
Geol. CAVALLUCCI SILVIO  
Ing. TUCCI ALESSANDRO-GEINA SRL  
Arch. BOMBA CRISTIAN  
Geom. D'AMBROSIO ORAZIO  
Arch. ZAVARELLA ANTONIO  
Ing. GALANO ALESSANDRO

### IMPRESE CONCORRENTI:

CO.GE.PRI. SRL ( Mandataria)  
DI PERSIO COSTRUZIONI SRL  
TENAGLIA SRL  
STRADE E AMBIENTE SRL  
EUROIMPIANTI SRL

Il responsabile del procedimento: Arch. Valerio A. Ursini

## Sommario

1. PREMESSA.....	2
2. TOMBINI E RISOLUZIONI DELLE INTERFERENZE .....	3
3. INTERFERENZE STRADALI.....	4

## **1. PREMESSA**

La relazione tecnica che segue, a supporto del progetto definitivo relativo alla realizzazione della pista ciclabile denominata via Verdi Costa dei Trabocchi, si pone come obiettivo quello di inquadrare le interferenze che sono state riscontrate lungo il tracciato ed evidenziare le criticità maggiori ad esse associate.

Nello specifico, si premette, che essendo l'infrastruttura direttamente realizzata per 80% circa sul sedime del vecchio tracciato ferroviario, dai rilievi celerimetrici di dettaglio non sono emerse particolari problematiche connesse a l'individuazione di interferenze quali: linee fognarie esistenti, metanodotti, linee aeree, etc.

Gli unici censimenti possono essere ricollegati alle linee di smaltimento delle acque meteoriche esistenti lungo il tracciato ed in modo particolare nelle zone degli accessi.

Data la natura della progettazione e del bando di gara, considerate le lavorazioni da effettuare al fine di migliorare l'inserimento ambientale ed architettonico di tali aree, non si ritiene particolarmente critica questa tipologia di interferenza. Al fine di facilitare la progettazione esecutiva, in questa fase sono state comunque individuate e censite tutte le possibili linee intercettate e sono state riportate nell'elobato progettuale **C1 Rilievo Planoaltimetrico**.

In questo elaborato, data quindi la poca rilevanza di interferenze come quelle precedentemente descritte, è stato ritenuto opportuno soffermare l'attenzione sugli attraversamenti stradali e sulle interferenze dovute ai tombini di smaltimento delle acque di piattaforma e di versante, lungo il tracciato della ciclopedonale.

Sono state oltremodo valutate le interferenze dovute agli attraversamenti a raso e agli incroci.

## **2. TOMBINI E RISOLUZIONI DELLE INTERFERENZE**

Relativamente all'interferenza dovuta ai tombini, è stato possibile censire tali manufatti in relazione alla suddivisione in tronchi effettuata per il progetto stradale. Di seguito, si riporta l'esatto numero dei tombini individuati lungo il tracciato:

- N. 19 tombini individuati sul primo tronco;
- N.20 tombini nel secondo tronco;
- N.17 tombini nel settimo tronco.

Al fine di risolvere tali interferenze, in fase di progettazione è stato deciso di operare alcuni interventi di ripristino che servono sia a potenziare le capacità idrauliche dei manufatti, spurghi e pulizie, che a ripristinare i possibili danneggiamenti dovuti alle lavorazioni.

Al fine di individuare con precisione i tombini si faccia riferimento all'elaborato di progetto C1 Rilievi Planoaltimetrici.

### **3. INTERFERENZE STRADALI**

Come ricordato nella relazione stradale, la pista ciclabile corre oltre che sul vecchio tracciato ferroviario, anche in parte su corsia riservata in zone promiscue adibite attualmente alla circolazione veicolare e pedonale. Lungo lo sviluppo della ciclabile sono state individuate diverse intersezioni a raso ed incroci stradali per i quali è stato deciso di realizzare un'opportuna segnaletica secondo quanto riportato nella normativa tecnica di riferimento.

Il tratto di maggiore interesse risulta comunque quello relativo al Tronco VI, nel quale la pista ciclabile si immette nella viabilità extraurbana di Vasto.

Così come tutte le intersezioni anche quest'ultima area è stata oggetto di uno studio specifico e dettagliato che viene riportato nelle tavole di seguito allegate che inquadrano lo stato di fatto delle intersezioni e quello di progetto.