



PROVINCIA
DI CHIETI

SETTORE N. 2

FUNZIONI FONDAMENTALI: VIABILITA'

PROGETTO ESECUTIVO

MESSA IN SICUREZZA DELLA S.P. N.164 E 166 - TRATTO
PIZZOFERRATO - STAZIONE DI PALENA - MACCHIA GRAVARA

RELAZIONE TECNICA DESCRITTIVA

IL PROGETTISTA

Dott. Ing. Fantasia A. Giacomo

TAVOLA

1

SCALA -:-

DATA

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

Spazio Riservato agli Uffici

Dott. Ing. Fantasia Augusto Giacomo

Via Cavalieri di Vittorio Veneto, 43 - 66041 Atessa (CH)

Tel. 0872/862196 - Cellulare 328/3879004

E-mail: ingfantasia@tin.it

RELAZIONE TECNICA

1) Premessa

L'Amministrazione Provinciale di Chieti, al fine di eseguire i lavori di messa in sicurezza della S.P. n.164 e 166 . tratto Pizzoferrato . Stazione Palena . Macchia Gravara con Determina Dirigenziale in data 19/04/2017 n. DT-276 ha incaricato l'ing. Augusto Giacomo Fantasia di Atesa per la progettazione definitiva ed esecutiva dei lavori in oggetto.

Il progetto è stato impostato sulla base delle direttive dell'Amministrazione, con particolare riferimento alle indicazioni fornite dalla dirigenza del settore tecnico e dal responsabile del procedimento in più occasioni durante tutto lo svolgimento dell'incarico, ed adeguato ai pareri espressi dai vari Enti di controllo sul rispetto dei vincoli ambientali.

2) Stato di fatto

L'intervento interessa le strade Provinciali n.164 e 166, in alcuni tratti, per una lunghezza di Km 14+300 circa che va dal bivio S.P. ex S.S. 84 Frentana fino a località Valle del Sole.

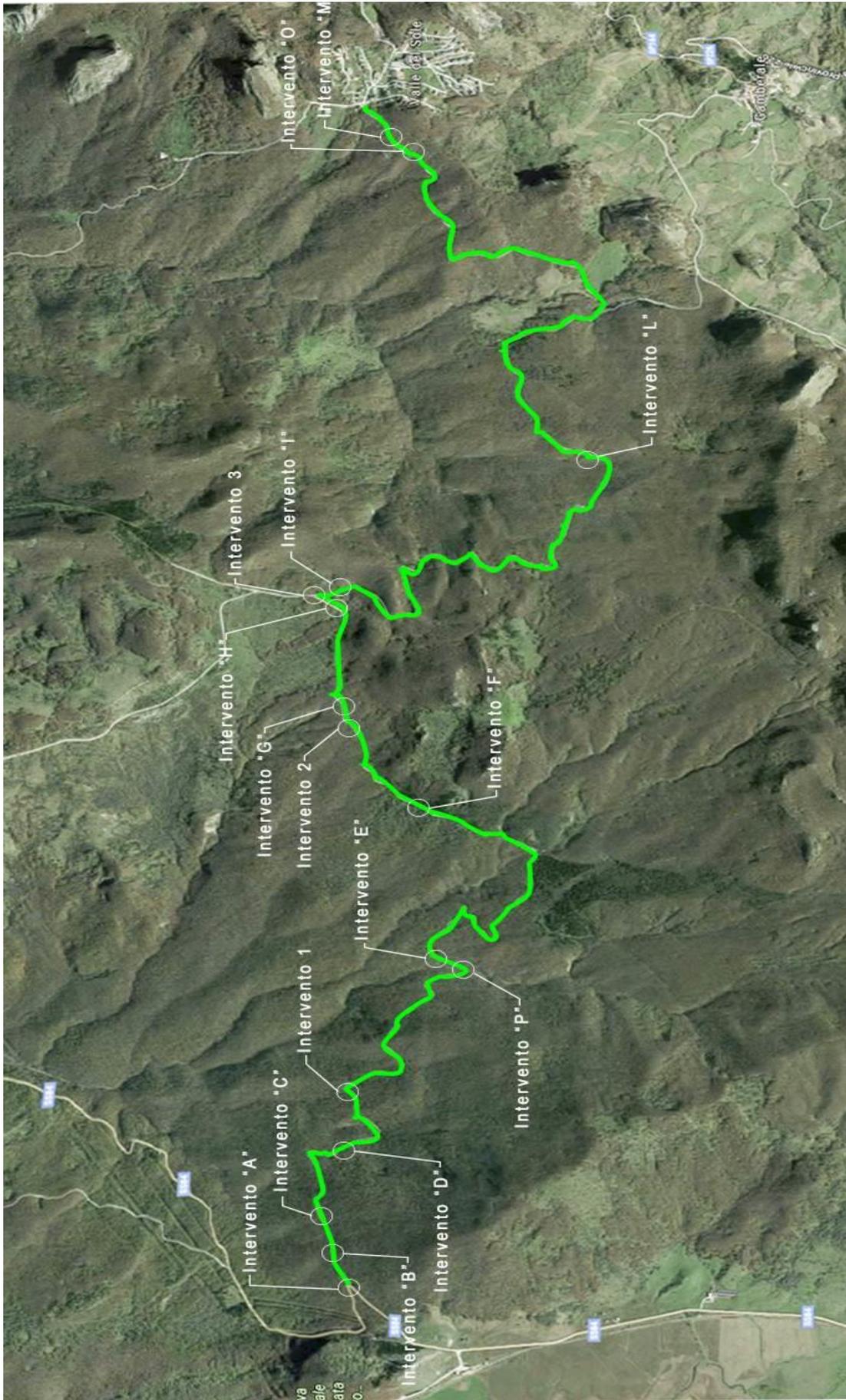
La Strada Provinciale attualmente è stata chiusa al traffico con ordinanza n.322 del 14/05/2014, tranne per gli aventi diritto, a causa di movimenti franosi in vari tratti che ha completamente interrotta la carreggiata stradale.

Inoltre si rileva che la regimentazione delle acque superficiali lungo tutto il tracciato sono inesistenti, aggravando ulteriormente i movimenti franosi dei tratti in frana e innescando nuovi smottamenti in altri tratti dove maggiormente vanno a confluire le acque piovane, con conseguente sede stradale invasa da materiali di diverso tipo (terreno, detriti, foglie, rami, sottobosco, ecc).

3) Lavori in Progetto

Il progetto per i lavori di messa in sicurezza della S.P. n. 164 e 166 . Tratto Pizzoferrato . Stazione Palena . Macchia Gravara è stato redatto per i tratti più dissestati e in base alla disponibilità economica, sono stati individuati n. 3 tratti principali e n. 14 tratti secondari, ogni tratto verrà realizzato con un intervento autonomo con scelte progettuali relativo al singolo intervento, i vari interventi saranno realizzati sullo stesso tracciato esistente o sulle zone di banchina di proprietà dell'Ente Stradale.

PROGETTO ESECUTIVO
RELAZIONE TECNICA DESCRITTIVA



MESSA IN SICUREZZA DELLA S.P. N. 164 E 166
TRATTO PIZZOFERRATO ó STAZIONE DI PALENA ó MACCHIA GRAVARA
Dott. Ing. Fantasia Augusto Giacomo - ATESSA (CH)

INTERVENTI PRINCIPALI

-Intervento n. 1 al Km 1 + 600

In questo tratto la sede stradale ha subito uno smottamento a valle a causa di una forte pendenza della scarpata e l'afflusso di acque piovane della strada stessa per una lunghezza di ml. 20,00 circa, con un restringimento della sede viabile.

L'intervento prevede la realizzazione di una paratia in c.a. ubicata ad una quota inferiore di ml. 2,50 dal piano stradale, formato da n°13 pali del diametro Ø 80, profondità di ml. 11,20 circa, cordolo in c.a. (dim. 0,80x1,00) per ml. 22,30, con sovrastante muro di contenimento di altezza ml. 1,00, riempimento della sede stradale con materiale di recupero depositato sul bordo dello scavo, integrato da altro materiale idoneo per sottofondo, livellamento con misto meccanico, compattazione e pavimentazione con conglomerato bituminoso chiuso per l'intera larghezza della sede viabile, ripristino della cunetta in terra battuta lato a monte, rimozione guard-rail esistente e posa in opera di nuovo guard-rail del tipo N2.

- Intervento n. 2 al km 6 + 400

In questo tratto la sede viabile è stato oggetto di uno smottamento che interessa quasi l'intera sede viabile per una lunghezza di ml. 30,00 circa, aggravato anche dall'afflusso di acque piovane non regimentata dalla sede viabile stessa.

L'intervento prevede la realizzazione di una paratia in c.a. ubicata ad una quota inferiore di ml. 1.00 dal piano stradale, formato da n°21 pali del diametro Ø 80, profondità di ml. 11,20 circa, cordolo in c.a. (dim. 0,80x1,00) per ml. 34,90, riempimento della sede stradale con materiale di recupero depositato sul bordo dello scavo, integrato da altro materiale idoneo per sottofondo, livellamento con misto meccanico, compattazione e pavimentazione con conglomerato bituminoso chiuso per l'intera larghezza della sede viabile, ripristino della cunetta in terra battuta lato a monte, rimozione guard-rail esistente e posa in opera di nuovo guard-rail.

- Intervento n. 3 al km 7 + 400

In questo tratto la sede viabile è stato oggetto di uno smottamento che interessa quasi l'intera sede viabile per una lunghezza di ml. 30,00 circa, aggravato anche dall'afflusso di acque piovane non regimentata dalla sede viabile stessa.

L'intervento prevede la realizzazione di una paratia in c.a. ubicata ad una quota inferiore di ml. 0,80 dal piano stradale, formato da n°21 pali del diametro Ø 80, profondità di ml. 11,20 circa, cordolo in c.a. (dim. 0,80x1,00) per ml. 34,20, riempimento della sede stradale con materiale di recupero depositato sul bordo dello scavo, integrato da altro materiale idoneo per sottofondo, livellamento con misto meccanico, compattazione e pavimentazione con conglomerato bituminoso chiuso per l'intera larghezza della sede viabile, ripristino della cunetta in terra battuta lato a monte, rimozione guard-rail esistente e posa in opera di nuovo guard-rail.

INTERVENTI SECONDARI

-Intervento Í Aî

L'intervento ubicato al bivio con la Strada Provinciale ex S.S. 84 Frentana, prevede la rimozione del guard-rail esistente per ml. 18,60 circa, realizzazione di cordolo in c.a. su un muro in cls esistente ancorato al muro sottostante con sovrastante guard-rail su opera del tipo H/2 . bordo ponte e rifacimento pavimentazione della zona interessata con conglomerato bituminoso chiuso.

-Intervento Í Bî

L'intervento prevede il risanamento dallo smottamento del bordo stradale a causa della mancata regimentazione delle acque a monte per ml. 18,00 ed una larghezza di circa ml. 1,00, con opere di demolizione e livellamento del tratto di sede stradale , ricarico con misto meccanico, compattazione e rifacimento pavimentazione con conglomerato bituminoso chiuso.

-Intervento Í Cî

L'intervento prevede il risanamento dallo smottamento del bordo stradale a causa della mancata regimentazione delle acque a monte per ml. 22,00 ed una larghezza di circa ml. 0,50, con opere di demolizione e livellamento del tratto di sede stradale , ricarico con misto meccanico, compattazione e rifacimento pavimentazione con conglomerato bituminoso chiuso.

-Intervento Í DÎ

In questo tratto la sede stradale per tutta la sua larghezza ha subito una deformazione con abbassamenti variabili da 5/30 cm.

L'intervento prevede la demolizione e livellamento della sede stradale per tutta la sua larghezza, livellamento con misto meccanico, compattazione, pavimentazione con conglomerato bituminoso del tipo chiuso e ripristino cunetta in terra lato a monte per ml. 90,00.

-Intervento Í EÎ

L'intervento prevede il risanamento del cedimento laterale della sede stradale con la demolizione della sede stradale interessata al cedimento, livellamento con misto meccanico, compattazione, pavimentazione in conglomerato bituminoso chiuso e ripristino cunetta in terra battuta lato a monte per ml 50,00.

-Intervento Í FÎ

In questo tratto la sede stradale per tutta la sua larghezza ha subito una deformazione con abbassamenti variabili da 5/30 cm.

L'intervento prevede la demolizione e livellamento della sede stradale per tutta la sua larghezza, livellamento con misto meccanico, compattazione, pavimentazione con conglomerato bituminoso del tipo chiuso e ripristino cunetta in terra lato a monte per ml. 30,00.

-Intervento Í GÎ

In questo tratto la sede stradale per tutta la sua larghezza ha subito una deformazione con abbassamenti variabili da 5/30 cm.

L'intervento prevede la demolizione e livellamento della sede stradale per tutta la sua larghezza, livellamento con misto meccanico, compattazione, pavimentazione con conglomerato bituminoso del tipo chiuso e ripristino cunetta in terra lato a monte per ml. 10,00.

-Intervento Í HÎ

L'intervento prevede il risanamento del cedimento laterale della sede stradale con la demolizione della sede stradale interessata al cedimento , livellamento con misto

meccanico, compattazione, pavimentazione in conglomerato bituminoso chiuso e ripristino cunetta in terra battuta lato a monte per due tratti ml 30,00 e ml. 20,00 circa.

-Intervento Í Î

L'intervento prevede il risanamento del cedimento laterale della sede stradale con la demolizione della sede stradale interessata al cedimento , livellamento con misto meccanico, compattazione, pavimentazione in conglomerato bituminoso chiuso e ripristino cunetta in terra battuta lato a monte per ml 30,00.

-Intervento Í LÎ

In questo tratto la sede stradale per tutta la sua larghezza ha subito una deformazione con abbassamenti variabili da 5/30 cm.

L'intervento prevede la demolizione e livellamento della sede stradale per tutta la sua larghezza, livellamento con misto meccanico, compattazione, pavimentazione con conglomerato bituminoso del tipo chiuso e ripristino cunetta in terra lato a monte per ml. 25,00.

-Intervento Í MÎ

L'intervento prevede il risanamento del cedimento laterale della sede stradale con la demolizione della sede stradale interessata al cedimento , livellamento con misto meccanico, compattazione, pavimentazione in conglomerato bituminoso chiuso e ripristino cunetta in terra battuta lato a monte per ml 30,00.

- Intervento Í PÎ

In questo tratto la banchina della sede stradale ha subito uno smottamento della larghezza di ml. 2,50 e una lunghezza di ml. 28,00 circa.

L'intervento prevede la demolizione e livellamento della sede viabile oggetto dello smottamento a valle, ricarico con materiale di sottofondo, misto meccanico, compattazione e pavimentazione in conglomerato bituminoso chiuso per l'intera larghezza della sede viabile, rimozione e messa in quota del guard-rail esistente e ripristino cunetta in terra battuta lato a monte.

- Interventi di mitigazione del rischio di investimento della Batracofauna

L'attuale tracciato è interessato in alcuni tratti dalla migrazione di salamandre (batracofauna) che attraversano la sede stradale sia a scendere che a salire.

Al fine di mitigare il rischio di attraversamento stradale delle salamandre si è previsto la realizzazione di n°4 attraversamenti interrati stradali mediante la realizzazione di canalette prefabbricate e griglia in ghisa D400, oltre a segnaletica stradale specifica n°6 e segnaletica generale n°2.

- Altri lavori

Lungo tutto il tracciato stradale sono previsti altri lavori di completamento e precisamente:

- rimozione di guard-rail esistenti non più idonei al loro ripristino;
- rimozione e messa in opera di guard-rail esistenti ancora idonei;
- pulizia della sede stradale, banchine, zanelle in cls da residui vari (terreno, detriti, foglie, sottobosco, ecc);
- ripristino delle cunette in terra battuta in vari tratti;
- rifacimento di pavimentazione in conglomerato bituminoso chiuso per profilatura nei vari tratti, previa pulizia, scarificazione e tagli utili, ove necessari per alloggiare perfettamente il conglomerato bituminoso;
- installazione di opportuna cartellonistica stradale specifica, per consentire il passaggio della fauna anfibia;
- altri lavori minori.

4) Indagini geologiche.

Dal punto di vista geologico, analizzata la relazione geologica e le indagini eseguite nelle aree di intervento, esse non presentano nessun vincolo o prescrizione particolare che possano pregiudicare il progetto in oggetto.

Per quanto attiene la parte geologico-geognostica, si rimanda alla relazione geologica redatta dal dott. Geol. Domenico Pellicciotta di Perano (CH).

5) Esposizione della fattibilità dell'intervento

I sopralluoghi effettuati ed il successivo rilievo plano-altimetrico di tutta la zona interessata permettono di determinare la completa fattibilità degli interventi proposti, in

funzione delle tipologie di terreno e delle formazioni affioranti nella zona in esame ed alla luce delle considerazioni derivanti dalle analisi geologiche effettuate.

6) Accertamento disponibilità delle aree da utilizzare

Le aree occorrenti per la realizzazione degli interventi sono disponibili poiché le lavorazioni previste interessano la sede stradale e le relative pertinenze, nella piena disponibilità della Provincia.

Nel caso in cui durante l'esecuzione dei lavori si rendesse necessario delle occupazioni temporanee, per la valutazione degli indennizzi si procederà mediante accordo bonario, ed in generale ai proprietari che subiranno, in qualche forma, danni (Legge 2359/1985, Legge 865/71 e s.m.i., Legge 359/92 art.5 bis) si farà riferimento ai criteri stabiliti dal D.P.R. n. 327/2001.

7) Gestione del terreno di scavo ed ipotesi di soluzione delle esigenze di cave e discariche

Per quanto riguarda le movimentazioni di terreno che si renderanno necessarie per l'esecuzione delle paratie a sostegno del tracciato stradale, gli scavi andranno ad interessare prevalentemente terre naturali nella loro disposizione originaria. La tipologia dei terreni permette di ritenere che esse siano idonee per un loro completo riutilizzo in cantiere, in particolare per la realizzazione di cunette bordo strada e per i rilevati che dovranno essere realizzati nelle zone di raccordo fra la viabilità e l'opera di sostegno. Allo stato attuale i terreni sono inquadrabili come definito all'art. 185 comma 1 lett. C del D.Lgs 152/06 e s.m.i. D.P.R. 120 del 12/06/2017 e cioè suolo non contaminato e altro materiale allo stato naturale escavato nel corso di attività di costruzione, ove sia certo che esso verrà riutilizzato a fini di costruzione allo stato naturale e nello stesso sito in cui è stato escavato; la verifica di suolo non contaminato verrà effettuato in fase di scavo mediante la caratterizzazione del sito di produzione, eseguito direttamente dall'impresa esecutrice.

Per quanto riguarda i materiali eventualmente provenienti dall'esterno dell'area di cantiere, dovranno in ogni caso essere prodotte certificazioni nel rispetto delle disposizioni di Legge, per verificare le Concentrazioni Soglia di Contaminazione di cui

alle colonne A e B Tabella 1 allegato 5, al titolo V parte IV del decreto legislativo n. 152 del 2006 e s.m.i.,.

Per quanto riguarda la rimozione dello strato di conglomerato bituminoso della sede stradale è previsto lo smaltimento in discarica autorizzata.

8) Strumenti Urbanistici

Le opere in progetto interessano aree già destinate alla realizzazione di strade e pertanto le stesse risultano rispondenti e conformi alle previsioni degli strumenti urbanistici adottati dalle Amministrazioni Comunali.

9) Studio di prefattibilità ambientale ed inserimento delle opere nell'ambiente

La tipologia degli interventi progettati e dei materiali previsti sono tali da far escludere impatti ambientali negativi sul territorio, trattandosi sostanzialmente di opere finalizzate al miglioramento di infrastrutture già esistenti.

Si riporta di seguito lo stato delle aree in relazione ai singoli vincoli ambientali.

a) Aree vincolate dall'art. 142 del D.lgs. 42/04

Le strade interessate dagli interventi rientrano all'interno delle aree vincolate di cui all'art. 142 del D.lgs. 42/04 (Montagne > 1200 m s.l.m. e Boschi e Foresta).

b) Area ZPS, zona di protezione speciale

Le strade interessate dagli interventi rientrano all'interno della zona ZPS (codice sito IT140129 Norme sito Parco Nazionale della Maiella).

c) Area SIC, zona di protezione speciale

Le strade interessate dagli interventi rientrano all'interno del confine della zona SIC (codice sito IT7140043 Norme sito Monti Pizi - Monte Secine).

d) Aree sottoposte al Vincolo Idrogeologico (RDL n. 3267 del 30/12/1923)

Le aree interessate dagli interventi risultano sottoposte a vincolo idrogeologico.

e) Parco Nazionale della Maiella

Le strade interessate dagli interventi rientrano all'interno del confine del Parco Nazionale della Maiella.

f) Aree sottoposte al vincolo P.A.I.

Gli interventi di progetto non ricadono all'interno di aree perimetrate dal Piano Stralcio di Bacino per l'assetto idrogeologico.

g) Piano Paesistico Regionale

Le opere ricadono nell'ambito del Piano Paesistico (2004) nelle zone soggette ai seguenti vincoli: Conservazione integrale a1.

Alla luce dei sopra elencati vincoli si evidenzia che gli interventi previsti in progetto riguardano essenzialmente opere di straordinaria manutenzione che non comportano modifiche sostanziali al territorio e non incidono sugli equilibri naturali del sistema e pertanto sono da ritenersi ad impatto ambientale nullo.

MISURE PREVISTE NELL'INSERIMENTO PAESAGGISTICO

Al fine di ottenere il miglior inserimento paesaggistico dell'intervento nel contesto ambientale, l'esecuzione delle opere sarà seguita tempestivamente dalla manutenzione delle cunette e dei guard rail, in linea con gli elementi già presenti nel territorio. In tal modo, oltre al ripristino della viabilità si otterrà anche un impatto visivo positivo scevro dai segni di dissesto ed abbandono.

La realizzazione dell'intervento in progetto non andrà a determinare una frammentazione del paesaggio e della biocenosi, dal momento che si andrà ad operare su una infrastruttura viaria già presente sul territorio ed inserito all'interno dell'ambiente montano e boschivo. Inoltre, non costituirà una barriera fisica di alcun tipo, trattandosi appunto di una viabilità esistente, e quindi non interferirà con le dinamiche dispersive di molte specie animali attualmente presenti. Data l'esigua superficie occupata, non comprometterà in alcun modo la natura dei luoghi.

Per quanto riguarda la flora, l'area in esame si colloca nella macchia boschiva costituita da faggi, che non verranno comunque coinvolti nella realizzazione delle opere, in quanto non sono previsti tagli o ampliamenti della classe stradale.

La qualità visiva dell'area non verrà compromessa, in quanto trattasi di interventi di ripristino della viabilità esistente, attualmente dissestata, per cui si inserirà armoniosamente nello stesso contesto ambientale, in linea con quanto già presente.

La rete idrografica superficiale non verrà modificata, poiché si garantirà il naturale deflusso delle acque, con l'unico accorgimento di regimare e canalizzare le acque a monte in modo da evitare l'insorgere di nuovi movimenti franosi. Il profilo naturale del versante non verrà modificato, le pendenze rimarranno, gli scavi necessari per le opere

di fondazione verranno prontamente ed efficientemente riempiti e colmati, senza mostrare segni di degrado in superficie. Non sono previste interferenze con i caratteri connotativi dei siti protetti censiti dalla rete Natura 2000, né verranno danneggiate le aree naturalistiche di pregio.

Pertanto, a conclusione di quanto sopra esposto, si può certamente, affermare che l'intervento da realizzare non è in contraddizione con la tutela del paesaggio e non esiste il rischio di alterare la zona in esame dal punto di vista paesaggistico-ambientale.

MISURE PREVISTE DI MITIGAZIONE INCIDENZA AMBIENTALE

Data l'ubicazione e la presenza di una infrastruttura esistente, le specifiche di intervento e le tipologie di uso del suolo coinvolte, non prevedono fenomeni di frammentazione territoriale causati dall'intervento che possano danneggiare connessioni ecologiche tra habitat e creare barriere alla dispersione animale e vegetale tra il SIC, la ZPS e le aree limitrofe.

Le misure di mitigazione, previste nel progetto, riguardano:

- Il rispetto dei tempi di realizzazione
- La riduzione dell'impatto visivo
- La riduzione dell'inquinamento luminoso
- La riduzione dell'inquinamento acustico e atmosferico
- La riduzione/abbattimento delle polveri nelle fasi di cantiere
- Il reinserimento dell'area nel territorio.

La tempestiva dismissione dei tratti stradali franati e la realizzazione della nuova sede stradale, con interventi localizzati e puntuali, permetterà di rendere pressoché nullo l'impatto per sottrazione dell'habitat a carico delle specie con idoneità per la faggeta, che comunque non verrà coinvolta in alcun intervento invasivo.

Dal punto di vista dell'impatto visivo, l'intervento in progetto non comporterà di fatto alcuna modifica nella morfologia dell'area, dal momento che il tracciato andrà a ricalcare fedelmente il tracciato della viabilità attuale.

La temporaneità delle fasi di cantiere e il tempestivo riordino dello stato dei luoghi in modo consono agli attuali lineamenti del paesaggio, consentono di mascherare

efficacemente i segni, seppur minimi, di aggressione del territorio e di ritenere minimo tale impatto.

Per quanto riguarda le problematiche dovute all'inquinamento luminoso, non si ravvedono interferenze in quanto il cantiere sarà attivo solo nelle ore diurne.

Gli elementi inquinanti e il disturbo ambientale sono riconducibili sostanzialmente ai gas di scarico e al rumore dei mezzi, solo in fase di cantierizzazione, dal momento che in fase di esercizio si tornerà alle condizioni derivanti da una viabilità montana di collegamento.

Al fine del reinserimento dell'area nel territorio, si andrà a sanare la viabilità esistente, rendendola di nuovo percorribile e andando ad agire anche sulle cause predisponenti e scatenanti eventuali fenomeni franosi futuri, soprattutto in relazione alla regimazione delle acque.

Tali interventi producono un basso impatto sulle componenti biotiche e abiotiche del SIC e della ZPS, tale da non interferire con lo stato attuale dei luoghi e degli habitat.

Nel rispetto dei vincoli presenti e della normativa vigente è stato eseguito lo studio paesaggistico e la valutazione di incidenza ambientale al fine di preservare e conservare quell'habitat naturale esistente e sono stati richiesti ed ottenuti i pareri degli enti interessati in particolare:

- Dipartimento Turismo, Cultura e Paesaggio DPH Regione Abruzzo prot. n. 0256761/17 del 05/10/2017;
- Comitato di Coordinamento Regionale per la Valutazione D'Impatto Ambientale CCR-VIA , Giudizio n. 2834 del 05/10/2017.
- Parco Nazionale della Maiella prot. n. 11270 pos. 3.16 del 02/10/2017, con la proposta della adozione di MISURE DI MITIGAZIONE della fauna anfibia.

10) Stesura del Piano Operativo di Sicurezza.

Per la stesura del piano di sicurezza sui lavori D.Lgs 81/08 ex (D. L.vo 494/96 e succ. mod. e int.), si terrà conto dei rischi incontrati nelle varie lavorazioni, nonché le misure di prevenzione e protezione degli stessi.

Va ricordato altresì che la ditta appaltatrice dei lavori dovrà redigere, prima della stipula del contratto di appalto, il Piano Operativo di Sicurezza (P.O.S.), di cui una copia

sarà depositata presso l'Amministrazione appaltante e un'altra copia sarà tenuta sul cantiere.

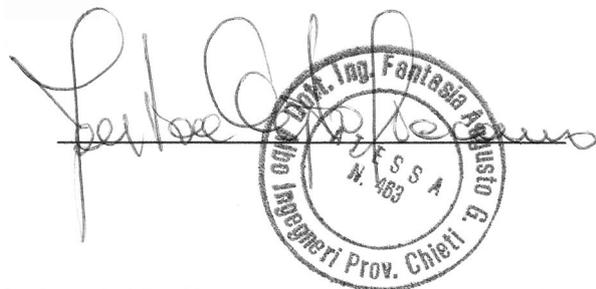
11) Normative di riferimento.

- La progettazione delle opere in c.a. e di sostegno (paratia, travi, muri, ecc.) sono conformi al D.M. 14/01/2008 Norme tecniche per le costruzioni e Cir. Min. Infrastrutture e trasporti 2 febbraio 2009 n. 617, con particolare riferimento alle costruzioni in zona sismica.

- Per la progettazione degli interventi puntuali di ripristino della sede stradale trattandosi di una strada esistente, è stato effettuato nel rispetto del tracciato esistente e per quanto possibile nel rispetto del D.M. 5.11.2001, cap. 3, strada di classe F 2 (locali . ambito extraurbano), per le opere di protezione (guard-rail) si farà riferimento al D.M. 21.06.2004.

Atessa, lì

Il Progettista



The image shows a handwritten signature in black ink over a circular professional stamp. The stamp is from the 'MESSA' firm, located in Atessa, Chieti province. The text within the stamp includes 'Dott. Ing. Fantasia Augusto Giacomo', 'MESSA', and 'N. 463'. The signature is written in a cursive style and extends across the stamp.