



Provincia di Chieti

Miglioramento al tracciato planimetrico della S.P. ex S.S.84 "Frentana"
in agro del Comune di Casoli
(tratto Ospedale Civile - Centro Urbano)

PROGETTO ESECUTIVO

Allegato:

1

Elaborato:

Relazione tecnica - illustrativa

Committente:

Provincia di Chieti, Settore ME - Viabilità e Trasporti

Progettista e DD.LL.:

Arch. Umberto Di Renzo
Via Spaventa, 29 - 66100 Chieti
Tel./Fax 0871-271006
Cell. 340/3908547
C.F. DRNMRT71B19E243N
P.IVA 01965870692



Spazio riservato all'ufficio

DATA DI PRESENTAZIONE: _____

NOTE: _____

UMBERTO DI RENZO

architetto

iscritto all'Albo dell'Ordine degli Architetti della Provincia di Chieti con il numero 642

Via Spaventa, 29 - 66100 CHIETI tel.e fax. 0871/271006 pers 340/3908547 e-mail:umbertodirenzo@tin.it

PROGETTO ESECUTIVO

RELAZIONE TECNICA E ILLUSTRATIVA

Oggetto lavori

Miglioramento al tracciato planimetrico della S.P. ex S.S. 84 "Frentana" in agro del Comune di Casoli (tratto Ospedale Civile – Centro Urbano).

Premessa

La Strada Provinciale "ex S.S. 84 — Frentana", compresa nell'elenco della *rete stradale di interesse regionale*, è stata acquisita tra le competenze della Provincia di Chieti a far data dal 01.10.2001 nell'ambito del riordino delle competenze in materia di viabilità (cfr D.P.C.M. 21 febbraio 2000).

Il tratto stradale della SP ex SS 84 che collega il centro urbano del comune di Casoli con la zona di valle assolve una vitale funzione di collegamento per lo stesso comune essendo l'unica strada percorribile dai mezzi pesanti e da quelli per il trasporto pubblico.

La stessa arteria stradale, inoltre, è un'irrinunciabile via di penetrazione verso aree montane a forte vocazione turistico-ricettiva, quali il Parco Nazionale della Maiella, con la presenza delle note e numerose risorse ambientali e artistiche.

Stato di fatto

Il tratto stradale della SP ex SS 84 presenta un tracciato stradale irregolare, con curve strette che rendono malagevole il transito contemporaneo di veicoli proveniente da opposti sensi di marcia. Il tracciato stradale si snoda lungo il pendio esposto a nord del "colle di Casoli", con una sezione "a mezza costa" e presenta scarpate con pendenze tali da far temere il verificarsi di smottamenti in occasione di condizioni ambientali fuori dall'ordinarietà.

In particolare, di recente, si ricordano gli smottamenti verificatisi in occasione dei fenomeni meteorologici del gennaio 2003, che causarono il riversamento sul piano viabile di enormi quantità di fango e detriti, tali da provocare un temporaneo, e fortunatamente breve, isolamento del centro abitato.

Nel corso degli anni il tratto stradale in discorso è stato oggetto di modesti interventi di sistemazione tesi ad adeguare il patrimonio stradale al costante aumento del flusso veicolare ed in particolare al transito dei mezzi pesanti di trasporto.

Allo stato attuale il tracciato planimetrico si presenta particolarmente irregolare a causa della presenza di curve con raggi disuguali poste in rapida successione, che impongono bruschi e repentini cambi di direzione ai veicoli in transito.

Anche la larghezza della carreggiata stradale è particolarmente irregolare e ciò disturba

UMBERTO DI RENZO

architetto

iscritto all'Albo dell'Ordine degli Architetti della Provincia di Chieti con il numero 642

Via Spaventa, 29 - 66100 CHIETI tel.e fax. 0871/271006 pers 340/3908547 e-mail:umbertodirenzo@tin.it

ulteriormente la condotta di guida degli utenti della strada.

Si evidenzia infine l'inadeguatezza dei sistemi di ritenuta laterali quali parapetti in muratura e barriere stradali metalliche fatiscenti.

Alla luce di queste considerazioni è stato redatto il presente progetto esecutivo con l'intento di eseguire alcuni interventi di sistemazione lungo il tratto stradale, con le modalità e caratteristiche descritte di seguito e così come meglio specificate negli elaborati grafici che seguono.

Descrizione degli interventi

I lavori previsti in progetto consistono sostanzialmente in un insieme organico di interventi di sistemazione finalizzati all'ammodernamento ed alla riqualificazione dell'infrastruttura viaria in relazione all'attuale flusso veicolare.

L'obbiettivo primario è quello di realizzare un tracciato stradale quanto più regolare possibile, con una carreggiata stradale pari a circa 8.50 ml di larghezza (come da caratteristiche geometriche delle strade extraurbane cat.F2) , eliminando le attuali curve strette dove avvolte risulta malagevole il transito contemporaneo di veicoli provenienti da opposti sensi di marcia.

A tal fine, vista la morfologia del territorio oggetto di intervento, sarà necessario realizzare opere di sostegno in cemento armato, opere di messa in sicurezza del versante a monte e opere di contenimento necessarie per l'adeguamento del tracciato, che consentiranno di rettificare l'attuale asse stradale.

In sintesi si prevede di realizzare :

- Adeguamento della piattaforma stradale mediante allargamento della stessa per portare la sede stradale ad una larghezza di 8.50 ml (n.2 corsie da 3.25 m e relative banchine), oltre alle zanelle laterali per la regimazione delle acque meteoriche. Trattandosi di una strada extra-urbana non è necessaria la realizzazione di marciapiedi;
- Realizzazione di opere di consolidamento del pendio per eliminare il rischio di caduta di detriti sul piano viabile;
- Demolizione banchettone esistente e realizzazione nuovi cordoli per l'installazione di barriere stradali e di solettone su pali;
- Realizzazione di cordolo su pali per adeguamento e nuovo raccordo di tratto in curva;
- Demolizione dei parapetti in muratura e della parte superiore del muro esistente per il ripristino del cordolo per l'installazione della barriera laterale;
- Demolizione di muri esistenti e realizzazione di muri di contenimento prefabbricati;
- Rifacimento fondazione stradale e realizzazione nuovo manto stradale;
- Adeguamento delle barriere stradali di protezione;
- Nuova segnaletica stradale.

UMBERTO DI RENZO

architetto

iscritto all'Albo dell'Ordine degli Architetti della Provincia di Chieti con il numero 642

Via Spaventa, 29 - 66100 CHIETI tel.e fax. 0871/271006 pers 340/3908547 e-mail:umbertodirenzo@tin.it

Illustrazione delle ragioni delle soluzioni prescelte

Nel presente progetto esecutivo si è ritenuto di dover adottare scelte progettuali migliorative di maggior dettaglio rispetto alle precedenti fasi di progettazione, al fine di ottimizzare l'azione progettuale volta al più alto grado funzionale raggiungibile con la copertura finanziaria esistente. Questo per il raggiungimento di due principali obiettivi:

- migliorare la viabilità e la sicurezza stradale a salvaguardia della pubblica incolumità, al fine di ammodernare ed adeguare alle attuali normative i tratti più critici dei tronchi stradale sopra individuati;
- mettere in sicurezza il versante a monte della sede stradale, ottenendo però le condizioni di sicurezza richieste per i raggi di curvatura e per la costanza della sezione stradale.

Il tratto stradale interessato dall'intervento sarà caratterizzato da una costante larghezza della sezione viaria, con lievi variazioni, in porzioni limitatissime, della larghezza della banchina.

Esposizione della fattibilità dell'intervento e 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.

In definitiva le opere incluse nella presente non determinano, oggettivamente, alcun impatto ambientale, considerato che la realizzazione del corpo stradale comporta movimenti limitati di materiale, nonché modeste altezze di scavo e/o di riporto.

In merito alla Valutazione di Impatto Ambientale la normativa vigente (D.P.C.M. 10/08/1988, D.P.C.M. 27/12/1988) ne specifica l'applicazione solo per autostrade e vie di rapida comunicazione. Allo scopo di chiarire i dubbi interpretativi sorti sulla definizione delle strade soggette alla procedura di compatibilità ambientale è stata emanata dal ministero dell'ambiente una circolare (C.M. Ambiente 1 Dicembre 1992 nr.8840 G.U. 6 Maggio 1993 n° 104) che al punto 4 specifica la definizione di vie a rapida comunicazione: "*strada a carreggiate indipendenti separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia e banchine pavimentate, prive di intersezioni a raso..*" da cui discerne che le progettazioni inerenti strade extraurbane di tipo locale, non rientrano nel procedimento di V.I.A.

Per l'intervento in oggetto, risultano ottenuti i pareri favorevoli dei vari enti interessati, rilasciati in sede di conferenza dei servizi, regolarmente tenutasi nel corso delle precedenti fasi di progettazione.

Accertamento disponibilità delle aree o immobili da utilizzare e situazione pubblici servizi

I lavori in progetto prevedono, in massima parte, l'utilizzo dell'esistente tracciato, fatta eccezione nei tratti in cui saranno variati i raggi di curvatura dove è previsto l'allargamento della carreggiata, che comporterà l'avviamento della procedura di esproprio per pubblica utilità.

Tale procedura è stata avviata e dovrà seguire il legittimo procedimento secondo le

UMBERTO DI RENZO

architetto

iscritto all'Albo dell'Ordine degli Architetti della Provincia di Chieti con il numero 642

Via Spaventa, 29 - 66100 CHIETI tel.e fax. 0871/271006 pers 340/3908547 e-mail:umbertodirenzo@tin.it

disposizioni normative contenute nel D.P.R. 327/2001.

Tale vincolo da istituire sui fondi interessati avrà la durata di anni cinque ed entro tale termine dovrà essere dichiarata la pubblica utilità dell'opera stessa, così come stabilito dall'art.9 del D.P.R.327/2001.

Successivamente si procederà all'acquisizione dei terreni necessari mediante procedura espropriativa nel rispetto del vigente Testo Unico in materia (D.P.R. nr.327 dell'8 giugno 2001 e s.m.i.).

Durante l'intera procedura dovrà essere prevista e garantita la partecipazione delle ditte interessate così come stabilito dall'art.11 e dall'art.16 del D.P.R. 327/2001.

Per l'emanazione del successivo decreto di esproprio occorrerà che siano soddisfatti i punti a), b) e e) dell'art.8 del su citato decreto, ed in particolare:

- l'opera dovrà essere conforme allo strumento urbanistico vigente;
- vi sia stata la dichiarazione di pubblica utilità;
- sia stata determinata, anche se in via provvisoria, l'indennità di esproprio.

La spesa per il pagamento delle indennità espropriative troverà spazio nelle somme a disposizione del quadro economico dell'opera e, per esse, si stimerà una indennità unitaria in accordo a quanto stabilito dal D.P.R. 08/06/2001, n.327, denominato "T.U. delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per la pubblica utilità" nel testo vigente.

La determinazione del valore del bene è stata effettuata sulla base delle caratteristiche del bene stesso alla data di redazione della presente.

Cronoprogramma lavori

Il termine stabilito per dare l'opera finita è di 220 giorni naturali e consecutivi.

Quadro economico di spesa

Il quadro economico dell'intervento proposto prevede una spesa complessiva di € 1.000.000,00 di cui € 706.104,14 per importo lavori, € 20.000,00 per oneri della sicurezza, € 273.895,86 per somme a disposizione, come da allegato quadro economico.

Il Progettista

dot. arch. *Umberto Di Renzo*



UMBERTO DI RENZO

architetto

iscritto all'Albo dell'Ordine degli Architetti della Provincia di Chieti con il numero 642

Via Spaventa, 29 - 66100 CHIETI tel.e fax. 0871/271006 pers 340/3908547 e-mail:umbertodirenzo@tin.it

Miglioramento al tracciato planimetrico della S.P. ex SS 84 "Frentana" in agro del Comune di Casoli (tratto Ospedale Civile Centro urbano)**QUADRO ECONOMICO**

PROGETTO ESECUTIVO		(in EURO)	
A	LAVORI:		
LM	Lavori e Misura	€	472.319,14
LC	Lavori a Corpo	€	233.785,00
IM	Incidenza manodopera	€	134.161,82
OS1	Importo Sicurezza compreso nei prezzi	€	13.970,82
A1: (LM+LC)	Importo lavori	€	706.104,14
OS2	Importo Sicurezza da PSC	€	20.000,00
A: (A1 + OS2)	TOTALE BASE D'ASTA PER LAVORI E SICUREZZA	€	726.104,14
B	SOMME A DISPOSIZIONE DELLA STAZIONE APPALTANTE:		
B1	Iva sui Lavori (22%)	€	159.742,91
B2	Spese Tecniche Generali	€	56.600,00
B3	Art. 92 Dlgs. 163/06 e s.m.i.	€	10.891,56
B4	Relazione Geologica (iva e fiscali compresi)	€	2.700,00
B5	Indagini Geognostiche (iva e fiscali compresi)	€	2.000,00
B6	Relazione di Collaudo (iva e fiscali compresi)	€	2.500,00
B7	Iva su Spese Tecniche (22% di B2)	€	12.452,00
B8	Somme per espropri, occupazioni, servitù	€	23.540,00
B9	Imprevisti	€	3.469,39
B: Σ (B1:B9)	SOMME A DISPOSIZIONE DELLA STAZIONE APPALTANTE	€	273.895,86
A + B	TOTALE COMPLESSIVO LAVORI	€	1.000.000,00

Il Progettistadott.arch. *Umberto Di Renzo*