



*Città di Robbio*

*Provincia di Pavia*

Piazza Libertà, 2 - cap. 27038 – Tel. 0384/6751 – Fax 0384/670415

**LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA STRADALE**

*LAVORI PER: RIFACIMENTO TRATTI DI MARCIAPIEDI IN VIALE GRAMSCI  
PER ABBATTIMENTO BARRIERE ARCHITETTONICHE*

**PROGETTO ESECUTIVO**

**RELAZIONE TECNICA**

IL PROGETTISTA  
BORANDO Geom. Secondo

L'AMMINISTRAZIONE  
IL SINDACO  
Dott. Roberto Francese

V°: IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO TECNICO

SAINO Geom. Piero







# *Città di Robbio*

*Provincia di Pavia*

Piazza Libertà, 2 - cap. 27038 – Tel. 0384/6751 – Fax 0384/670415

Lavori di Manutenzione Stradale Straordinaria

LAVORI PER: RIFACIMENTO TRATTO DI MARCIAPIEDI IN VIALE GRAMSCI  
PER ABBATTIMENTO BARRIERE ARCHITETTONICHE

## RELAZIONE TECNICA

### - PREMESSE

L' amministrazione Comunale di Robbio con D.C. n° m7 del 06-03-2018 ha approvato il Documento Unico di Programmazione (D.U.P.) –triennio 2018-2020 nel quale è prevista una somma di € 110.000,00 da utilizzarsi per i lavori di “Rifacimento tratto di marciapiedi in Viale Gramsci..

Per tali motivi l' Ufficio Tecnico Comunale ha ricevuto l' incarico di redigere il progetto esecutivo per la riqualificazione di Viale Gramsci.

Il Comune di Robbio non è dotato del Piano Urbano del Traffico (P.U.T.) per cui prima di procedere alla descrizione di progetto si ritiene utile riportare la descrizione delle diverse tipologie di Vie:

- *D - Strada urbana di scorrimento: strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico, ciascuna con almeno due corsie di marcia ed una eventuale corsia riservata ai mezzi pubblici, banchine pavimentate e marciapiedi; per la sosta sono previste apposite aree o fasce laterali estranee alla carreggiata entrambe con immissioni ed uscite concentrate. La funzione, oltre a quella di soddisfare il traffico di attraversamento e il traffico di scambio, da assolvere completamente o parzialmente nei casi rispettivamente di assenza o di contemporanea presenza delle autostrade urbane, è quella di garantire un elevato livello di servizio per gli spostamenti a più lunga distanza propri dell'ambito urbano (traffico interno al centro abitato). Per questa categoria di strade è prevista dall'articolo 142 del N.C.S. la possibilità di elevare il limite generalizzato di velocità per le strade urbane, pari a 50 Km/h, fino a 70 Km/h. Per l'applicazione delle direttive vengono individuati gli itinerari di scorrimento costituiti da serie di strade, le quali nel caso di presenza di corsie o sedi riservate ai mezzi pubblici di superficie devono comunque disporre di ulteriori due corsie per senso di marcia. Su tali strade di scorrimento sono ammesse tutte di traffico, escluse la circolazione dei veicoli a trazione animale, dei velocipedi e dei ciclomotori, qualora la velocità ammessa sia superiore a 50 Km/h, ed esclusa altresì la sosta dei veicoli, salvo che quest'ultima risulti separata con idonei spartitraffico.*



*E - Strada urbana di quartiere: strada ad unica carreggiata con almeno due corsie, banchine pavimentate e marciapiedi; per la sosta sono previste apposite aree attrezzate con apposita corsia di manovra, esterna alla carreggiata. La loro funzione è di collegamento tra settori e quartieri limitrofi o, per i centri abitati di più vaste dimensioni, tra zone estreme di un medesimo settore o quartiere (spostamenti di minore lunghezza rispetto a quelli eseguiti sulle strade di scorrimento, sempre interni al centro abitato). In questa categoria rientrano, in particolare, le strade destinate a servire gli insediamenti principali urbani e di quartiere (servizi, attrezzature, ecc.), attraverso gli opportuni elementi viari complementari. Sono ammesse tutte le componenti di traffico, compresa anche la sosta delle autovetture purché esterna alla carreggiata e provvista di apposite corsie di manovra. In questo caso la velocità massima ammessa è di 50 Km/h.*

*F - Strada locale: strada urbana (o anche extraurbana) opportunamente sistemata non facente parte degli altri tipi di strade.*

Si ritiene che Viale Gramsci rientri nella classifica di strada tipo E Strada urbana di quartiere.

Tale via riveste una particolare importanza nell'ambito della rete viabilistica comunale in quanto è un importante asse di collegamento tra il centro e la tangenziale S.P. n° 596 "Dei Cairolì" attraversante un rione densamente abitato con la presenza di numerosi condomini alcuni privi di proprio parcheggio per cui le auto vengono parcheggiate dai proprietari in strada.

Inoltre tale strada è utilizzata per raggiungere le scuole elementari Dante Alighieri per accedere ai vari ingressi.

#### **- STATO DI FATTO**

Dopo un attento monitoraggio della situazione stradale generale, tenuto conto delle segnalazioni pervenute e dei rilievi eseguiti d'ufficio, si pone l'attenzione su tale via per riqualificarla in modo da migliorare la fruibilità veicolare e pedonale, nonché per garantire oltre al decoro urbano, anche la tutela e la salvaguardia della pubblica e privata incolumità..

La strada ha una larghezza complessiva di mt. 14,00 ed è dotata di marciapiedi delimitati da cordolature in pietra sienite; si riscontrano cedimenti di cordoli, degrado del manto d'usura dovuto per la maggior parte da interventi sulle reti tecnologiche, rotture, tagli della pavimentazione causati da posa di infrastrutture di reti di sottoservizi, altre a causa della sosta degli autoveicoli sul sedime dei marciapiedi stessi. Un intervento di riqualificazione ed adeguamento della stessa non è più demandabile.

Trattandosi di intervento di manutenzione straordinaria di opere già esistenti non si ravvisano impedimenti di alcuna sorta alla realizzazione degli stessi.

Il progetto è conforme a quanto contenuto nelle previsioni urbanistiche e non contrasta con quanto esistente nel patrimonio naturale circostante.

Non risultano necessari nullaosta di conformità alle norme ambientali paesaggistiche, né autorizzazioni preliminari da parte di altri Enti superiori.

#### **- MOTIVAZIONI PROGETTUALI**

La sicurezza stradale è una delle grandi sfide della società dei nostri giorni, e l'argomento è percepito come priorità politica, sociale ed economica.

La sicurezza stradale è strettamente connessa alle politiche del trasporto e in generale della mobilità, né è condizionata, ma a sua volta la influenza e perciò deve essere affrontata.

L'incidentalità stradale non è ineluttabile: è un'emergenza che deve essere sconfitta, per cui l'UE, essendo la sicurezza stradale una priorità, né ha indicato il miglioramento come obiettivo per tutti i Paesi membri né ha recepito le Direttive attivandosi in tal senso.

Nel anno 2008 ciclisti e pedoni hanno rappresentato il 27% delle vittime della strada (ed il 47% nelle aree urbane).

Le persone anziane rappresentano circa il 20% dei decessi sulla strada (40% pedoni).

L'invecchiamento della popolazione pone l'accento sulla necessità di valutare la vulnerabilità delle persone anziane e disabili nel traffico.

L'elevata incidentalità è fonte di forti costi sociali (infortuni, assicurazioni, rimborsi ecc.) che vanno ridimensionati.

Per tali motivi la realizzazione di adeguate infrastrutture aumenta la sicurezza dei ciclisti e degli altri utenti vulnerabili della strada.

Quando si parla di cammino, bicicletta, e salute in genere si pensa ai vantaggi dell'ambiente, alla riduzione delle auto, dell'inquinamento e del traffico.

Ma uno dei maggiori problemi della salute pubblica, è dovuto alla sedentarietà e camminare, andare in bicicletta è il modo più semplice per essere attivi tutti i giorni.

Essere attivi fisicamente preserva la salute fisica e mentale, riduce lo stress, migliora la qualità di vita, combatte l'obesità, il diabete, le malattie cardiovascolari, tumori e depressione.

E' stata effettuata una stima degli **EFFETTI SULLA SALUTE**, ottenuti sostituendo la bici all'auto per brevi spostamenti, tenendo conto di tutti i rischi per la salute, dagli incidenti stradali, all'indigestione di polveri sottili, dove è emerso un guadagno in speranza di vita attesa mediamente 14-15- mesi pro capite.

Camminare o usare la bicicletta in città non è facile, a meno che si intervenga sul tessuto urbano e sulla mobilità.

Spesso le diatribe tra ciclisti e pedoni, in particolar modo sull'uso congiunto dei marciapiedi, spostando l'attenzione dal vero problema comune delle pericolosità del traffico a quattro ruote (auto e camion causano il 92% dei morti tra i ciclisti e l'86% tra i pedoni).

In una società che ha fatto del "fast" un valore, proporre come positivo, qualcosa che induce allo "slow", risulta compito arduo, ma la velocità moderata è una scelta del cittadino per un maggior benessere.

La moderazione del traffico chiede di leggere in chiave più tranquilla il modo di muoverci, dove risulta il ritardo nella diffusione del concetto di **SPAZIO CONDIVISO** per cui non è facile far capire la convenienza.

Moderazione significa affrontare l'enorme problema della qualità degli spazi pubblici compromessi dall'automobile, e quindi porsi in primo luogo l'obiettivo della loro riqualificazione per incentivarne usi più ricchi ed articolati in un contesto di convivenza tra i suoi utilizzatori.

## - DISPOSIZIONI LEGISLATIVE

Decreto Legislativo 30-aprile 1992 n° 285 e s.m.i. Codice della strada

- D.P.R. n. 503 del 24.07.1996 "Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici."
- LEGGE 11 gennaio 2018, n. 2
- Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica;



## - DESCRIZIONE OPERE

L' intervento in progetto basandosi su tali motivazioni, ha la finalità di assicurare buone condizioni di percorribilità e sicurezza agli utenti.

Attualmente in entrambi i lati vi sono dei marciapiedi con una larghezza di mt. 3,00 (come descritto nello stato di fatto) dove in pratica non esiste una zona parcheggio delimitata nella propria sede, ma le vetture sostano a scavalco sul marciapiede riducendolo a una larghezza di mt. 2,00. Le testate dei marciapiedi non sono dotate di rampe per disabili.

La corsia stradale risulta di mt. 4,00 per ogni senso di marcia dove le vetture possono transitare ad una velocità sostenuta fonte di pericolo per l' utenza debole.

In funzione di quanto sopra esposto, si pensa di riqualificare l' arteria realizzando i seguenti interventi

1. Realizzazione di un percorso ciclo-pedonale largo mt. 2,00 monodirezionale ( uno per senso di marcia);
2. Realizzazione di area parcheggio dalla larghezza di mt. 2,00 (per lato );
3. Con tale dimensionamento si ottiene il restringimento delle corsie di marcia a mt. 3,00 per ogni senso, per moderare la velocità dei veicoli a quattro ruote.

## - LAVORAZIONI

Considerata la tipologia dei lavori di manutenzione straordinaria che interessa lo strato superficiale della sede stradale, visti gli adeguamenti, per la sua attuazione occorrono le seguenti lavorazioni:

- Disfacimento sedime attuale marciapiede e allontanamento materiale di risulta
- Rimozione cordoli in sienite con accatastamento per il successivo riutilizzo
- Riparazione e/o sostituzione eventuali tratti di allacci di sottoservizi
- Spostamento attuali caditoie
- Sottofondo con materiale stabilizzato compresso con idoneo mezzo meccanico
- Posa in opera di cordoli in pietra sienite precedentemente recuperati
- Predisposizione per impianto di irrigazione
- Realizzazione di pavimentazione in masselli autobloccanti posati su letto di sabbia, costipati con piastra vibrante
- Preparazione piano di posa per asfalti
- Esecuzione di pavimentazioni in conglomerato bituminoso (parcheggi)
- Spostamento pali P.I.
- Aiuole per verde pubblico
- Segnaletica verticale ed orizzontale

- **ONERI FINANZIARI**

L' impegno economico che l' Amministrazione Municipale di Robbio deve sostenere per la completa realizzazione dell' opera ammonta a € 110.000,00 e ripartito secondo il seguente quadro economico di spesa:

1) **LAVORI**

Lavori a base d' asta	€ 90.577,25
Oneri di sicurezza non soggetti a ribasso	€ 1.000,00
Importo totale lavori	€ 91.577,25

2) **SOMME A DISPOSIZIONE DELL' AMMINISTRAZIONE**

Iva 4%	€ 3.663,09
Imprevisti	€ 2.948,12
Incentivo alla progettazione	€ 1.811,54
Segnaletica orizzontale	€ 2.000,00
Impianto irrigazione e verde	€ 3.000,00
Acquisti diretti dell' Amministrazione	€ 2.000,00
Spostamento pali P.I.	€ 3.000,00
IMPORTO SOMME	€ 18.422,75

**IMPORTO PROGETTO 1) + 2) € 110.000,00**

Robbio.....

IL PROGETTISTA

BORANDO Geom. Secondo

L' AMMINISTRAZIONE

VISTO : IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO TECNICO









