



COMUNE DI CAVE

Città Metropolitana di Roma Capitale



*Progetto per la messa in sicurezza dall'infrastruttura viaria di Via della Selce
- realizzazione marciapiede -*

PROGETTO DEFINITIVO

(art.23 comma 1 del D.Lgs. 50/2016)

Intervento finanziato con il Fondo Opere Indifferibili - annualità 2021

(L. 160/19, art. 1, commi 139 e ss.)

Tav. B.1

RELAZIONE TECNICO - ILLUSTRATIVA

Data 28/11/2022

Il Sindaco
Angelo Lupi

L'Assessore
ai Lavori Pubblici
Giulio Beltramme

Il R.U.P.

Il Tecnico: Geom. Alessio Rotondi

Spazio riservato all'Ente



Studio Tecnico
Geom. Alessio Rotondi
Corso Vittorio Emanuele n. 81,
Cave - Rm, tel. 3397671414
alessio.rotondi@virgilio.it

Il sottoscritto geom. Alessio Rotondi iscritto all'albo dei Geometri di Roma e Provincia al n° 9607, con studio in Cave, Corso Vittorio Emanuele n. 81, in virtù dell'incarico ricevuto relaziona quanto segue:

CRITERI E SCELTE PROGETTUALI

L'OPERA è oggetto di richiesta di Finanziamento ai sensi della L. 160/19 per l'anno 2021.

L'INTERVENTO edilizio si configura come "MESSA IN SICUREZZA DELL'INFRASTRUTTURA VIARIA DI VIA DELLA SELCE" previo la realizzazione di un "MARCIAPIEDE".

IL PROGETTO attraverso la realizzazione ex novo dei percorsi pedonali, l'eliminazione delle barriere architettoniche, il riordino delle connessioni tra le zone pubbliche e private, si prefigge l'obiettivo di riqualificare questo tratto di Via della Selce, e soprattutto rendere sicura la viabilità pedonale insistente, vista la presenza di parchi pubblici, Chiese, attività commerciali ecc.

LE SOLUZIONI TECNICHE adottate in sede di progettazione, i materiali e le apparecchiature degli impianti, sono selezionate in funzione della durabilità delle opere, della loro facile manutenzione ed economia di gestione.

GLI STRALCI FUNZIONALI in cui è stato articolato il progetto garantiscono la massima fattibilità e flessibilità anche nella fase cantieristica e nella gestione dei lavori con conseguente semplificazione degli interventi e riduzione dei disagi per i residenti e le attività commerciali.

RILIEVO E ANALISI DELLO STATO DEI LUOGHI

Nella realizzazione del nuovo percorso pedonale si è tenuto conto dei tratti esistenti realizzati in sede di "urbanizzazione" di alcuni lotti.

Tuttavia, si rileva che anche in questi tratti di marciapiede la pavimentazione è talmente deteriorata, con la presenza di molti avvallamenti, sconnessioni e buche, da essere quasi impraticabile e potenzialmente pericolosa per i pedoni.

Nella progettazione dell'intero tratto pedonale si è cercato, per quanto possibile, di assicurare una CONTINUITÀ del percorso, tendo conto dei FATTORI DI DISCONTINUITA' E CONFUSIONE del sistema dei percorsi pedonali preesistenti, i quali possono essere sintetizzati in due gruppi:

- a) INTERFERENZE generate dai molti accessi carrai privati;
- b) INTERRUZIONI provocate dalle intersezioni con le strade e parcheggi pubblici che costituiscono delle vere e proprie barriere alla continuità dei percorsi pedonali.

Lo studio svolto nel Progetto Definitivo dimostra che nel tratto oggetto d'intervento la discontinuità e frammentazione dei percorsi pedonali è assolutamente prevalente sulla continuità. In particolare:

- gli incroci stradali, seppur in diversa misura, provocano una notevole frammentazione e interruzione;
- le zone adibite a parcheggio generano ambiti caratterizzati dalla notevole confusione con totale assenza dei percorsi pedonali pubblici;
- i numerosi accessi carrai privati determinano continue interferenze, risolte quasi sempre la preminenza di questi a discapito della continuità e fruibilità degli spazi pubblici-pedonali.

L'assenza dei percorsi pedonali, la presenza degli innumerevoli accessi carrai, la viabilità e parcheggi, sono tutti fattori che generano una notevole riduzione della fruibilità, formazione di barriere architettoniche e situazioni di disordine potenzialmente per i pedoni.

RILIEVO E MAPPATURA

Nell'area d'intervento sono presenti tutte le reti di distribuzione interrate e aeree dei servizi, quali: fognatura delle acque nere, collettore dell'acqua potabile, rete di distribuzione elettrica, linea telefonica, rete di distribuzione del gas metano, ecc., oltre che l'impianto di illuminazione pubblica. Altresì, sono presenti tutti gli allacci privati alle reti di distribuzione.

Nel progetto è stato inserito il rilievo allo stato attuale di tutto il tratto della viabilità oggetto della messa in sicurezza, comprensivo di tutti i potenziali ostacoli nella realizzazione dell'opera, quali:

- lampioni di illuminazione pubblica;
- contatori gas, enel, acea ecc;
- pali Enel;
- pali Telecom

oltre a muri di recinzione, cigli, aiuole, cancelli ecc.

Oltre allo spostamento dell'impianto di illuminazione pubblica, il progetto prevede anche interventi sugli impianti esistenti, ed in particolar modo lo spostamento degli allacci privati alle reti di distribuzione.

NON sono presenti sulla strada caditoie per la raccolta delle acque piovane così come la fognatura delle acque bianche.

BARRIERE ARCHITETTONICHE

I dissesti delle pavimentazioni, gli ostacoli in taluni casi costituiti dalla segnaletica stradale, le continue interferenze e interruzioni, la mancanza di un vero e proprio marciapiede, rende la viabilità pedonale sul tratto in oggetto di Via Della Selce del tutto impraticabile per persone che si muovono su sedie a ruote o con difficoltà motorie e sensoriali.

I marciapiedi non sempre sono raccordati da rampe di collegamento e lì dove sono presenti, inoltre sono mal messe rispetto alla viabilità stradale e costituiscono fattori di pericolo.

Naturalmente i tratti completamente dissestati, dove in sostanza il marciapiede non esiste più, sono totalmente inadeguati all'utilizzazione pedonale da parte di qualsiasi tipo di utente.

Gli attraversamenti pedonali inesistenti accentuano ancor di più le problematiche ai percorsi pedonali. Il progetto adotta soluzioni tecniche e misure atte a garantire la piena accessibilità dei marciapiedi con eliminazione delle barriere architettoniche.

DESCRIZIONE DEL PROGETTO

Il progetto è articolato in quattordici (14) stralci funzionali, tra inquadramento territoriale, ante operam, post operam, inter opera con dettagli e tavole di espropri, per la cui esatta individuazione si rimanda agli elaborati grafici.

La suddivisione in stralci funzionali consente di controllare al meglio i costi delle opere e determina una più facile gestione anche rispetto alla cantierizzazione delle aree durante la futura fase di esecuzione. Gli stralci funzionali sono caratterizzati dalla uniformità delle problematiche rilevate e dagli interventi di costruzione.

INSERIMENTO NEL CONTESTO

I materiali e gli elementi di arredo urbano si inseriscono in modo omogeneo e armonico nel contesto urbano senza creare discontinuità con le zone contigue.

La scelta dolorosa di rimuovere muri e/o recinzioni, invadere piccole porzioni di terreno dei singoli cittadini è motivata dalla fattibilità dell'opera da realizzare in quanto non sempre si ha lo spazio necessario ove ubicare il marciapiede stesso o assicurare alla sede stradale la larghezza come da ante-operam.

ECONOMIA DI GESTIONE

Le soluzioni tecniche adottate e i materiali rispondono ai criteri di durabilità, facile manutenzione ed economia di gestione.

In particolare, per le pavimentazioni il progetto prevede un getto di calcestruzzo colorato di color verde al fine di limitare l'impatto con il paesaggio circostante, urbanizzato sì (in espansione), ma prettamente di natura agricola.

In questo modo le eventuali sostituzioni per interventi di manutenzione saranno di più facile esecuzione.

SICUREZZA

In materia di sicurezza il progetto prevede:

- realizzazione dell'infrastruttura viaria pedonale (marciapiede)
- l'organizzazione delle connessioni tra percorsi pedonali, strade e accessi carrai privati;
- l'incremento del numero degli attraversamenti pedonali;

Al fine di aumentare il più possibile la sicurezza, il progetto impiega anche l'installazione di "**marcatori catarifrangenti**" sul ciglio del marciapiede, comunemente chiamati "occhi di gatto", oltre all'installazione di "**rilevatori di velocità**" al fine di garantire per quanto possibile un controllo dissuasivo sulla pericolosità dei veicoli, per cui la sola evidenziata presenza dovrebbe garantire un rallentamento da parte dei veicoli in transito.

TEMPI DI REALIZZAZIONE DELL'OPERA

I tempi necessari per il completamento dei lavori sono indicati e precisati nel dettaglio nel "Cronoprogramma" cui si rimanda.

TIPOLOGIE DEGLI INTERVENTI E OPERE

Di seguito si illustrano le diverse tipologie di interventi previsti dal progetto.

NUOVI MARCIAPIEDI

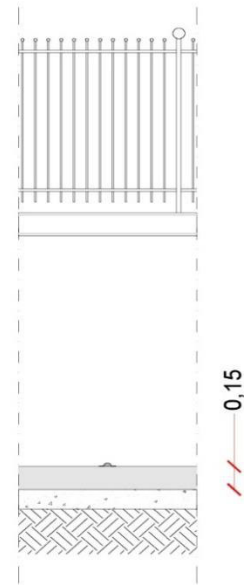
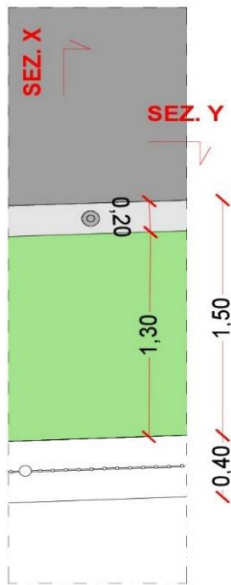
Come già sopra descritto, l'intervento riguarda la realizzazione di marciapiedi totalmente nuovi.

Le dimensioni del marciapiede rispetterà la larghezza di mt. 1,50 ad eccezione di qualche piccolo tratto ove non è stato possibile assicurare tale larghezza vista l'immediata vicinanza di alcuni fabbricati al ciglio della strada.

Le opere consistono in:

- Rimozione delle recinzioni esistenti (ove previsto);
- Realizzazione cassonetto di sedime del marciapiede;
- realizzazione del sottofondo con uno strato di pozzolana;
- realizzazione della massiciata con misto calcareo compattato;
- posa in opera ciglio in travertino;
- posa in opera marcatore catarifrangente
- stesura del magrone di allettamento;
- realizzazione della soletta in cls armato con rete metallica;

SEZ Y_Scala 1:50



Strada

0,20

0,30

1,50

0,25

0,12

0,13

Ciglio in marmo e marcatore catalifrangente

Cis e rete elettrosaldata

Inerti

Cordolo di fondazione

SOLUZIONI PER LE BARRIERE ARCHITETTONICHE

In materia di eliminazione delle barriere architettoniche la progettazione è stata eseguita in conformità con le disposizioni del d.P.R. n. 503/96, D.M.L.P. n. 236/89 e legge n. 13/89.

I percorsi e le pavimentazioni di progetto sono rispondenti alle disposizioni tecniche contenute ai punti 8.2.1. e 8.2.2. del d.P.R. 505/96 (di seguito denominato "decreto").

RAMPE E RACCORDI DEI PERCORSI PEDONALI

I raccordi tra il piano di calpestio dei marciapiedi e il piano stradale degli attraversamenti e i raccordi tra i diversi piani di calpestio dei percorsi pedonali, ad esempio in corrispondenza degli abbassamenti del piano degli accessi carrai privati, sono realizzati con rampe.

Le rampe hanno dimensioni, caratteristiche tecniche dei materiali e pendenza massima del'8 per cento, conforme al punto 8.1.11. del decreto.

ATTRAVERSAMENTI PEDONALI

Nel progetto sono previsti complessivamente tre punti di attraversamento pedonale.

Gli attraversamenti si sono resi necessari in quei tratti ove vi è la presenza di ostacoli che non consentono la continuità della viabilità.

SEGNALETICA STRADALE

La segnaletica stradale esistente è sostanzialmente conservata. Saranno riposizionati i cartelli stradali esistenti.

Il progetto prevede il rifacimento completo della segnaletica orizzontale (strisce) nei tratti ove per ragione di realizzazione dell'opera, subirà un deterioramento o rimozione totale.

Cave, 28/11/2022



IL TECNICO
(Geom Alessio Rotondi)