

ELABORATO

1

Provincia di Torino

**CITTA' DI GIAVENO**

Località intervento: Strada Selvaggio

ELABORATI :

RELAZIONE TECNICA-ILLUSTRATIVA

COMMITTENZA :

COMUNE DI GIAVENO

Via Francesco Marchini, 1

10094 - Giaveno (TO)

Codice Fiscale: 86003330015

P.IVA: 03802500011

OGGETTO :

OPERE RELATIVE AL MIGLIORAMENTO  
DELL'ACCESSIBILITA' PEDONALE IN LOCALITA' SELVAGGIO

**[ PROGETTO ESECUTIVO ]**

TECNICO :

**Geom. Franco Rondisson Fabrizio**

Via Pian della Capra n. 4

10094 - GIAVENO (TO)

Tel. 333/3645235

**fabrizio.franco.rond@alice.it**

P.I.V.A. 09912310019

C.f. FRN FRZ 83C23 E020C

Settembre 2020

RAPPR. GRAFICA

F.R.F.

PROPRIETA'

COMUNE DI GIAVENO

\_\_\_\_\_  
Legale Rappresentante

PROGETTISTA

*Geom. Franco Rondisson Fabrizio*

\_\_\_\_\_

## **SOMMARIO**

1. Introduzione
2. Compatibilità ambientale dell'intervento
3. Consistenza dei lavori
4. Modalità di esecuzione dell'opera
5. Acquisizioni aree
6. Stima dei lavori e quadro economico
7. Motivazioni del presente aggiornamento
8. Considerazioni finali

## 1. INTRODUZIONE

La rete viaria italiana ha avuto la sua espansione maggiore con il boom economico del decennio 50-60 crescendo di pari passo con la crescita degli edificati urbani dovuti agli ingenti flussi migratori in cerca di una occupazione stabile.

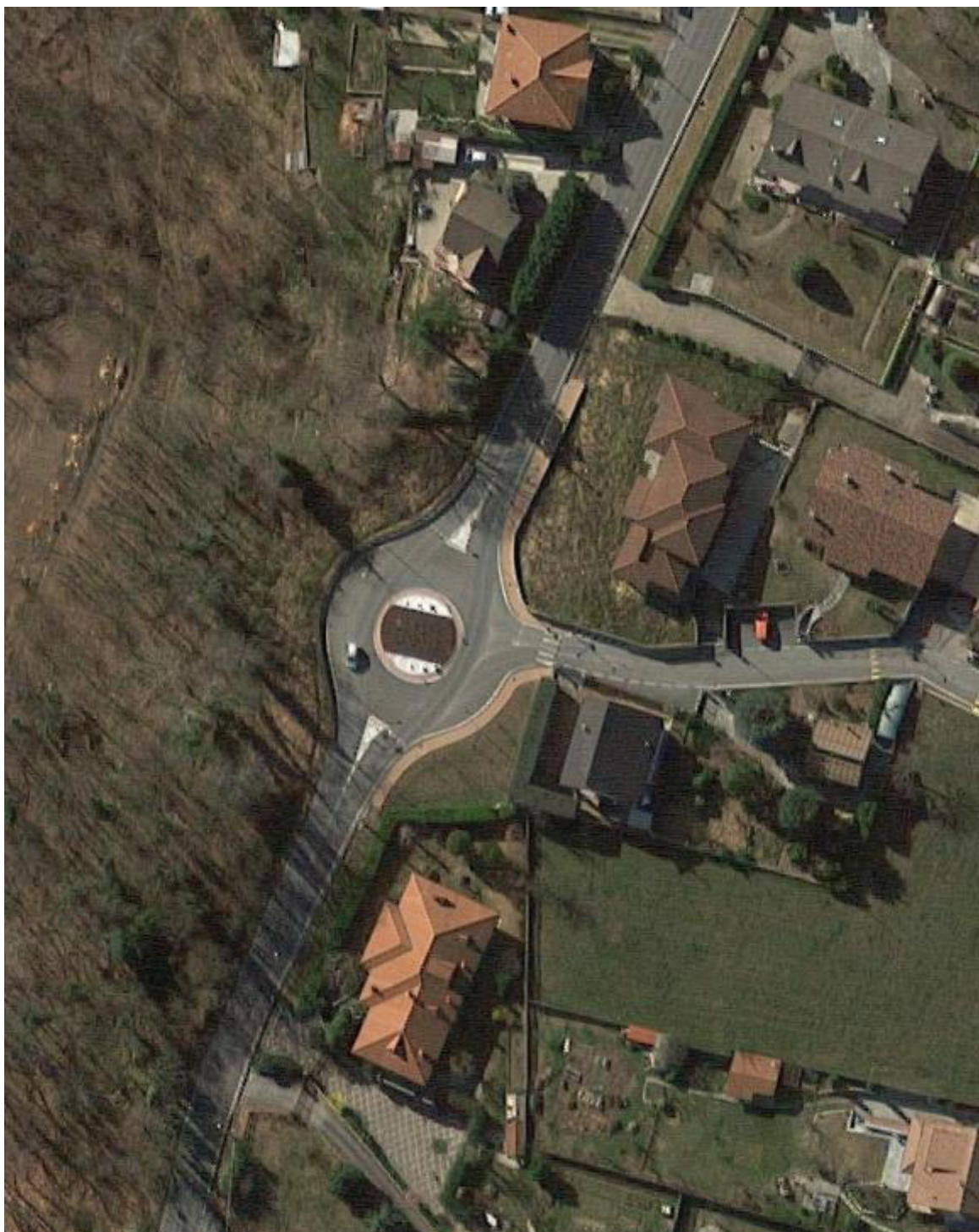
Tale circostanza ha portato, ad eseguire tratti viari con caratteristiche sì adeguate al momento della loro creazione, ma, con il trascorrere degli anni, dimostratisi poco plasmabili e difficilmente adeguabili alle mutate condizioni del traffico decuplicate in questi ultimi 60 anni. Non sono rari esempi di arterie stradali attorniate a distanze molto contenute dai fronti dei fabbricati, dalle reti ferroviarie o dai greti dei corsi d'acqua, condizioni che rendono complicati gli aggiornamenti indispensabili per adeguare la viabilità ai mutati volumi di traffico.

La fotografia delle strade italiane restituisce quindi un'immagine con carreggiate a larghezza limitata, assenza quasi totale di idonee porzioni dove pedoni e ciclisti possano transitare in sicurezza, segnaletiche orizzontali e verticali ridotte al minimo ed intersezioni/innesti al limite della legalità.

Nello specifico, grazie all'intervento previsto presso un edificio limitrofo al Santuario del Selvaggio, si sta cercando di rivedere l'intera viabilità nei tratti oggi ancora trascurati.

Per quanto su esposto, l'Amministrazione comunale ha in epoche recenti, intrapreso un percorso di adeguamento e miglioramento funzionale del tratto in oggetto. Intervento che ha avuto inizio con la realizzazione della rotatoria d'innesto tra Via Monsignor Carlo Bovero e la Via Selvaggio ed un primo tratto di percorsi pedonali protetti a corredo della stessa; ora l'intendimento è quello di progredire con il

manufatto a completamento sino all'innesto di Borgata Selvaggio Sopra e al disotto della rotatoria con l'innesto di Via Monsignor Carlo Bovero, mediante un insieme di opere più avanti descritte e rappresentate nelle tavole di progetto allegate alla presente.



## 2. COMPATIBILITA' AMBIENTALE DELL'INTERVENTO

Il sito di intervento è posizionato ad una distanza di circa 3 km dal centro della città di Giaveno (TO), sulla strada individuata come Via Selvaggio, ex SP n. 189, nel tratto ricompreso tra l'innesto di Via Monsignor Carlo Bovero con Via Selvaggio, e l'innesto di Borgata Selvaggio Sopra.



Tali infrastrutture sono state sviluppate in epoche differenti dall'attuale contesto quotidiano, condizione odierna fatta di traffico turistico, ma in maggior parte oggi legato agli spostamenti, sempre più limitati a particolari fasce orarie, dei lavoratori pendolari che ricercano in queste zone, la tranquillità non presente nei luoghi posti nelle città a valle.

E' quindi importante che chi si pone alla guida di un autoveicolo, possa poter percorrere un tratto viario, per quanto possibile, in piena sicurezza e rispetto sia per gli altri utenti che per ciò che lo circonda.

Nel tratto preso in considerazione ed oggetto della presente progettazione, tale fattore viene più volte disatteso e per tanto risulta meritevole di una attenta e mirata progettazione per porre rimedio ai deficit esistenti.

In buona sostanza la progettazione mira ad ottenere una corretta fruibilità della porzione viaria oltre che dai veicoli, anche dai pedoni compatibilmente con gli innesti provenienti dalle vie laterali di immissione sulla via Selvaggio, garantendo allo stesso tempo una percorribilità fluida, senza troppi stravolgimenti e contenendo le opere da eseguire di pari passo con un inserimento ambientale piuttosto neutro e poco invasivo.

Il percorso pedonale in progetto non si sviluppa su un lato univoco della sede stradale, bensì presenta degli attraversamenti, opportunamente segnalati con segnaletica ministeriale e cambi di pavimentazione, che ben si inseriscono tra i passi carrai e sbocchi viari esistenti.

Grazie all'andamento orografico naturale, non è prevista l'esecuzione di mirate opere idrauliche che convogliano le acque meteoriche, in quanto le stesse vengono fatte defluire per mezzo delle pendenze naturali del nastro stradale come accade del resto già oggi. I fossi o bealere presenti verranno del resto canalizzati nelle parti occupate

dai nuovi elementi pedonali e lasciati a cielo libero nelle porzioni di area non interessate da opere.

La scelta tipologica dei materiali relativi alle pavimentazioni da eseguire, è del tutto simile a quanto già prodotto nel precedente tratto viario; tale scelta garantisce omogeneità e continuità, garantendo nel contempo sicurezza e stabilità da parte degli utenti della strada.

Non sono previste modifiche alcune alle recinzioni esistenti anzi, il percorso pedonale di nuova esecuzione è stato plasmato proprio in funzione delle infrastrutture esistenti, delimitando, dove necessario, le aree in oggetto con idonee cordolature e cambi di pavimentazione specifici.

### **3. CONSISTENZA DEI LAVORI**

Gli interventi previsti, così come meglio precisato negli elaborati esecutivi, sono sommariamente consistenti in:

a) Demolizioni:

seppure molto limitate alle scarificazioni dell'asfaltatura esistente, ove previsto verranno parzialmente rimosse le pavimentazioni esistenti con carico e trasporto dei materiali in discarica autorizzata; secondo quanto previsto dalla progettazione i fondi saranno sostituiti con idonei massetti riprendendo quanto già installato nel tratto precedente, ripavimentando in alcune intersezioni ed accessi carrai esistenti, al fine di garantire l'uniformità dell'opera .

b) Opere stradali, formazione marciapiedi:

scavo a sezione obbligata o ristretta, formazione di rilevato mediante stesa di aggregati riciclati su misto granulare anidro e compattazione, getto di calcestruzzo con rete elettrosaldata per fondazione marciapiedi, marmette autobloccanti posate su sabbia, cordoli in calcestruzzo vibrato, getto di calcestruzzo per fondazioni, emulsione e tappetino;

c) Opere di regimentazione delle acque piovane:

limitatamente ad ove previsto dalla progettazione i fossi o bealere esistenti verranno canalizzati nelle parti di nuova esecuzione e lasciati a cielo libero nelle porzioni non modificate.

Si eseguiranno quindi scavo a sezione obbligata o ristretta, tubazione in PEAD strutturato con cappa in stabilizzato e in cls, tubazioni in PVC rigido per allacciamenti caditoie stradali griglie di raccolta e scarichi privati esistenti, tubazione in corrugato flessibile doppia parete per servizi, pozzetti in cemento prefabbricato con chiusini in ghisa, messa in quota di chiusini esistenti, canalette con griglia, emulsione e tappetino;

d) Opere in cemento armato ordinario a contenimento del percorso;

e) Aree verdi e arredo urbano:

potatura di siepi e pulizia dei cigli stradali esistenti a seguito di preparazione del fondo per il posizionamento delle nuove pavimentazioni in progetto; installazione di panchine, cestini portarifiuti e piantumazione di alberi (Cercis siliquastrum – Albero di Giuda).

f) Segnaletica stradale:

predisposizione segnaletica orizzontale per ciglio stradale ed attraversamenti



pedonali di nuova esecuzione, rimozione segnaletica verticale ove esistente e successivo ripristino con integrazione dei nuovi elementi:

g) Pubblica illuminazione.

nessun palo di illuminazione pubblica verrà interessato dagli interventi in progetto.

Quanto sopra per la realizzazione di:

- 3.1 Formazione percorso pedonale mediante posa di masselli autobloccanti antisdrucchiolo in calcestruzzo vibrocompresso ad alta resistenza (resistenza caratteristica minima 500 Kg/cm<sup>2</sup>) colorati con l'aggiunta di pigmenti inorganici di colore ocra (previa campionatura) e foggia a listoncino (cm 20,8x6,8 ca.) dello spessore di cm 6, provvisti di marcatura CE, prodotti da azienda che operi in sistema di qualità secondo la norma UNI EN ISO 9001:200, posate sfalsate su letto di sabbia dello spessore minimo di cm 4-6, compattate con piastra vibrante e sigillate col medesimo materiale di posa, il tutto su sottofondazione in calcestruzzo magro con interposta rete metallica elettrosaldata con maglia 10x10 diametro mm 5.
- 3.2 Cordolature costituite da guide rette e curve in cemento vibrato (sezione rettangolare 10x25) con smusso, posate su fondazione in calcestruzzo magro con sigillatura tra le teste di malta cementizia.
- 3.3 Manufatti in calcestruzzo armato ordinario a contenimento del percorso.
- 3.4 Segnaletica orizzontale in vernice rifrangente in composto di resina acrilica a delimitazione carreggiate stradali previo cancellazione della preesistente; ripristino segnaletica verticale in lamiera di alluminio a forma quadrata, rettangolare, o romboidale (secondo disposizioni Ministero dei Trasporti)

comprensiva di supporto in alluminio mediante sua infissione al suolo e relativa sigillatura compreso il materiale di ancoraggio quale staffe – bulloni – dadi - rondelle – coppiglie – perni e quant'altro occorrente, nonché cartellonistica, il tutto dopo l'avvenuta rimozione dell'esistente.

Tutte le segnaletiche, verticale ed orizzontale, saranno ovviamente integrate degli elementi necessari ad indicare le nuove condizioni di utilizzo della sede viaria, ovvero i nuovi attraversamenti pedonali, ove questi saranno in rilevato oppure a raso secondo quanto previsto dalla progettazione.

#### **4. MODALITA' DI ESECUZIONE DELL'OPERA**

L'opera in progetto viene prevista secondo le specifiche progettuali e tecniche presenti nel progetto esecutivo. Sullo stesso, ove sia ritenuto necessario da specifiche scaturite e/o mutate durante le fasi di lavorazione, l'Amministrazione si riserva di introdurre proprie eventuali variazioni prima e durante l'esecuzione dei lavori.

#### **5. ACQUISIZIONI AREE**

Dove strettamente necessario si è provveduto procedendo con accordi bonari per l'acquisizione di alcune superfici private parzialmente interessate dal tracciato definito dal progetto.

## **6. STIMA DEI LAVORI E QUADRO ECONOMICO**

La stima dei lavori risultante, è basata sui prezzi desunti dal Prezzario Regione Piemonte edizione 2020 e prezzi di forniture e materiali derivanti da ricerche specifiche di mercato.

Nelle somme a disposizione della stazione appaltante sono state introdotte nel quadro economico spese per collaudi statici e pratiche attinenti, indennizzi per eventuali espropri (se espressamente richiesti), incentivo alle funzioni tecniche.

Nel complesso, l'importo dei lavori ammonta a 329.176,83 euro di cui 104.378,56 euro attinenti a spese per la manodopera.

## **7. MOTIVAZIONI DEL PRESENTE AGGIORNAMENTO**

- a) necessità di procedere alla redazione di progetto cantierabile per lotto di intervento;
- b) necessità di introdurre variazioni progettuali;
- c) necessità di aggiornare i prezzi all'anno 2020

## **8. CONSIDERAZIONI FINALI**

Viste le lavorazioni in progetto, il contesto nelle quali le medesime vengono previste ed a seguito di indagini effettuate nonché rilievi eseguiti in loco, fatto salvo quanto non potuto riscontrare derivante da oggettive difficoltà pratiche e tecniche nonché conoscitive per mancanza di dati reperibili sia a carattere pubblico che privato, si

ritiene di poter contenere l'entità di eventuali imprevisti derivanti dalle fasi di esecuzione dell'intervento.

Inoltre, a seguito di consultazioni intraprese con l'Amministrazione, si è determinato di escludere dalla fase di lavorazione l'intervento previsto per lo slargo di Via Trento fronte Santuario del Selvaggio (consistente nella pavimentazione dello stesso in pietra di Luserna) per dare priorità al rifacimento del manto stradale del tratto compreso tra l'incrocio Via Monsignor Carlo Bovero – Via Selvaggio e l'innesto Borgata Selvaggio Sopra con Via Selvaggio.

La regolamentazione e messa in sicurezza del tratto viario in oggetto, con creazione di idonei percorsi pedonali, è indubbiamente prioritaria sulla ripavimentazione della piazza.

Resta inteso che l'intervento specifico, seppure ritenuto pregevole, viene per ora accantonato e posticipato nel tempo.