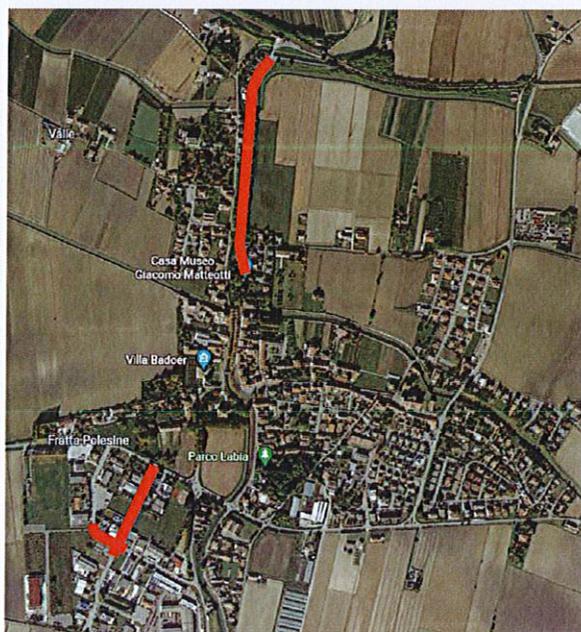




CITTA' DI FRATTA POLESINE

Provincia di Rovigo

Area Tecnica e Vigilanza



**MIGLIORAMENTO ACCESSIBILITA' CICLO/PEDONALE DELLA PARTE NORD
DEL CENTRO STORICO E AMMODERNAMENTO E MESSA IN SICUREZZA DI
VIA STAZIONE, DE GASPERI E P.NENNI (PARTE)
FRATTA POLESINE**

Progetto architettonico
COMUNE DI FRATTA POLESINE - Area Tecnica e Vigilanza: Arch. Mosè Mazzetti

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA

titolo elaborato RELAZIONE TECNICA ILLUSTRATIVA

DATA: 06-05-2022

REV.1:

REV.2:



TAV. N./

DOC-P-001-0

INDICE

1. PREMESSE.

(...) Nell'ambito di quanto previsto dal richiamato art. 3, della LR n. 39 del 1991, tenuto conto del parere di cui sopra, sono stati individuati i seguenti settori di intervento cui assegnare priorità:

- interventi a favore della sicurezza stradale tesi alla soluzione di situazioni di riconosciuta criticità in corrispondenza ad intersezioni a raso;
- interventi finalizzati alla sicurezza stradale da attuarsi con l'adozione di tecniche di moderazione del traffico;
- interventi finalizzati all'ammodernamento delle strutture viarie esistenti, e alla sistemazione e manutenzione della segnaletica stradale;
- opere atte a garantire una viabilità alternativa agli attraversamenti dei centri urbani e alla rete viaria principale, al fine di sgravare situazioni di congestionamento del traffico, nonché finalizzate alla soppressione di passaggi a livello, mediante la realizzazione di opere sostitutive o di collegamento viario;
- realizzazione di percorsi pedonali e ciclabili in ambito urbano ed extraurbano.

2. DESCRIZIONE DELLE OPERE.

5. CONSIDERAZIONE ECONOMICHE .



1. PREMESSE

L'intervento in oggetto interessa due ambiti differenti della città di Fratta:

- VIA A. DE GASPERI E VIA NENNI
- VIA STAZIONE

Il primo ambito è collocato nella zona omogenea D (insediamenti produttivi) e si sviluppa nel quadrante sud-ovest dell'abitato. Le strade oggetto dell'intervento rappresentano sostanzialmente l'ossatura viaria primaria dell'area e sono caratterizzate da sezioni particolarmente ampie adatte al passaggio di veicoli pesanti. Tali strade risultano oggi in un particolare stato di degrado dovuto alla pesante usura che per definizione ne caratterizza la funzione. Particolari criticità sono rilevabili nel degrado del manto stradale e della segnaletica sia orizzontale che verticale. La presenza di numerosi insediamenti produttivi nel tempo ha creato l'esigenza di dedicare aree parcheggio per i lavoratori e di evidenziare e razionalizzare gli attraversamenti pedonali oggi del tutto assenti. Le strade si attestano entrambe sulla strada Provinciale n. 24, caratterizzata da un discreto volume di traffico ed in particolar modo, via A. De Gasperi necessita di opere di sistemazione proprio nell'intersezione con la strada provinciale che ad oggi risulta particolarmente degradata e gli spazi di immissione ed uscita appaiono inadeguati al traffico che vi insiste.



Via stazione rappresenta una storica via che parte dal centro cittadino e si sviluppa verso nord costeggiando il canale Scortico (che attraversa il centro della città in direzione sud), in direzione della stazione ferroviaria, per poi procedere verso il vicino abitato di Villamarzana.

La via è caratterizzata da una carreggiata di ridotte dimensioni e dalla presenza di un ampio filare di alberi ad alto fusto sul lato est, che la separa dalla campagna. La presenza del corso d'acqua, che rappresenta sostanzialmente un collettore di collegamento tra l'Adigetto che e il Canal Bianco, per motivi idraulici il risulta pensile, quindi molto più alto rispetto alla campagna circostante e di conseguenza anche la strada in questione risulta molto alta rispetto al piano di campagna al quale si collega con una imponente scarpata.

La particolare conformazione ha determinato nel tempo alcuni cedimenti verso la scarpata, che necessitano di un urgente intervento manutentivo oltre ad una generale manutenzione dello strato di usura che risulta oggi particolarmente deteriorato e pericoloso.

Sul lato sinistro, lo Scortico è costeggiato da via G. Tasso che proviene dal centro cittadino e per un tratto di circa 200 ml la via è caratterizzata da una via ciclopeditonale separata dalla strada da un filare di alberi e dal canale con una siepe. Tale percorso si conclude in corrispondenza del ponte ciclo/pedonale che attraversando il corso d'acqua si affaccia su via Stazione. Il tratto tra via stazione e il centro cittadino risulta oggi sprovvisto di marciapiedi dedicati o ai ciclisti, pur essendo la sezione arginale particolarmente ampia. La via è molto utilizzata da ciclisti e pedoni che però non trovano il necessario grado di sicurezza per la presenza di autoveicoli che spesso percorrono il lungo rettilineo a velocità sostenuta, rappresentando un elemento di indubbio pericolo.





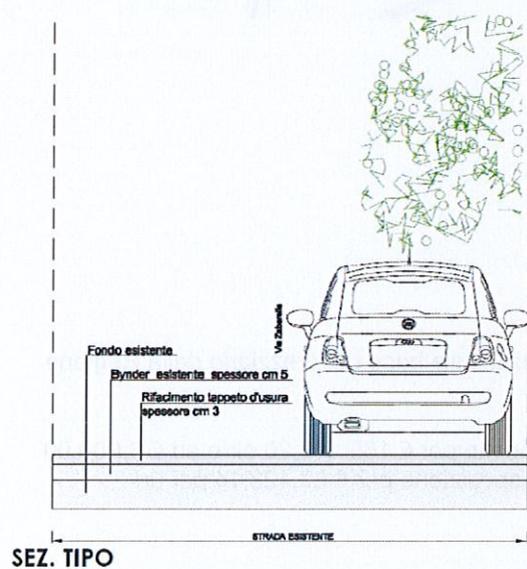
La particolare conformazione fa determinare nel tempo un cedimento verso la scarpata, che nel gestano



2. DESCRIZIONE DELLE OPERE

VIA A. DE GASPERI E VIAA P. NENNI (PARTE)

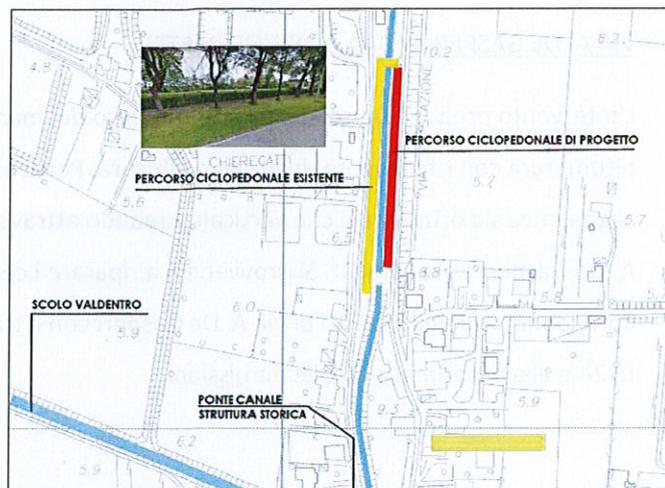
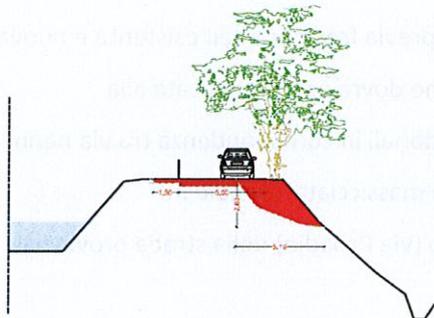
L'intervento propone un sostanziale rifacimento del manto stradale, previa fresatura dell'esistente e nuova bitumatura con rifacimento dello strato d'usura. Particolare attenzione dovrà essere dedicata alla segnaletica sia orizzontale che verticale, creando attraversamenti pedonali in corrispondenza tra via nenni A. De Gasperi e via Saragat. Si provvederà a riparare i cedimenti della massicciata stradale in corrispondenza dell'innesto di via A. De Gasperi con il tratto cittadino (via Palladio) della strada provinciale n. 24 e alla risagomatura delle immissioni.



VIA STAZIONE

L'intervento si articolerà in più fasi:

- Ripresa dei cedimenti strutturali con ricostruzione e rinforzo strutturale della carreggiata
- Rifacimento del manto stradale e della segnaletica verticale ed orizzontale
- Realizzazione di un percorso ciclo-pedonale protetto lungo il ciglio stradale verso il canale che dal centro abitato arriverò fino al ponte ciclo-pedonale
- Realizzazione di n. 2 dossi stradali posizionati dopo l'intersezione con via Campagna Vecchia e circa 30 ml dopo il ponte in direzione stazione, al fine di moderare la velocità dei veicoli in corrispondenza del percorso ciclo-pedonale di progetto.



3. CONSIDERAZIONI ECONOMICHE

Il Computo Metrico Estimativo è stato valutato sulla base di prezzi sulla base del prezzario della Regione Veneto

In particolare il Quadro Economico prevede Lavori a base di appalto per € 165.189,20 oltre ad € 6.000,00 per oneri per la sicurezza non soggetti a ribasso e Somme a Disposizione per € 57.428,14 per un complessivo di € 228.617,34.

	QUADRO ECONOMICO GEN.LE	DEFINITIVO	
A	Esecuzione delle lavorazioni		
A1	Lavori	€	165.189,20
A2	Oneri sicurezza	€	6.000,00
Totale A	<i>Totale Lavori da stato finale</i>		€ 171.189,20
B	Somme a disp.ne amm.ne		
B1	lavori in economia iva compresa	€	2.000,00
B2	rilievi accertamenti indagini	€	1.500,00
B3	allacciamenti pubblici servizi	€	0,00
B4	Imprevisti compresa IVA	€	10.000,00
B5	Incentivo su progettazione secondo art. 113 D.Lgs. n. 50/2016 e s.m.i. (compreso oneri)		3.423,78
B6	spese tecniche	€	17.299,54
B7	spese tecnico-amministrative	€	150,00
B8	spese commissione giudicatrice	€	130,00
B9	spese per pubblicità	€	200,00
B10	spese per accertamenti di laboratorio e verifiche tecniche, collaudo tecnico amministrativo	€	1.800,00
B11	IVA 10%	€	17.118,92
B12	IVA 22% spese tecniche	€	3.805,90
Totale B	<i>Sommano</i>	€	57.428,14
A + B	TOTALE A+B		€ 228.617,34