



CITTÀ DI TORINO

VICE DIREZIONE GENERALE SERVIZI TECNICI
DIVISIONE SERVIZI TECNICI PER LE GRANDI OPERE EDILIZIE E
VERDE PUBBLICO
SETTORE GRANDI OPERE DEL VERDE PUBBLICO

CICLOPISTA DI COLLEGAMENTO ZONE E 27 – E 29

COD. OPERA . 3519

PROGETTO ESECUTIVO

RELAZIONE TECNICO - ILLUSTRATIVA



Settore Grandi Opere del Verde Pubblico

RELAZIONE TECNICO ILLUSTRATIVA

INDICE

1 RELAZIONE DESCRITTIVA

1.1. Premessa

1.2. Il piano degli Itinerari Ciclabili

1.3. Indagini specialistiche

1.4. Motivazioni, finalità e fasi del progetto

1.5. Indirizzi seguiti per la redazione del progetto definitivo

1.6. Criteri e scelte progettuali

RELAZIONE TECNICA

2.1. Tipologia delle opere

2.2. Aspetti della sicurezza

3 PREVISIONE DI SPESA E QUADRO ECONOMICO

4 – RISPONDENZA ALLA LEGISLAZIONE VIGENTE

4.1. . Utilità dell'opera

4.2. . Fattibilità amministrativa e tecnica dell'opera - Finanziamento

4.3. Parere agli Enti preposti

4.4. Indicazioni per il superamento delle barriere architettoniche

4.5. Incarico di progettazione

5 – ALLEGATI

1 RELAZIONE DESCRITTIVA

1.1 Premessa

Le urbanizzazioni denominate E27 ed E29, sorgono all'estrema periferia nord-ovest di Torino lungo l'asse di c.so Regina Margherita.

Di recente costruzione, i due quartieri stanno affrontando tra gli altri, i problemi di mobilità legati ai trasporti pubblici e alla mobilità ciclabile; pur affacciandosi su un asse di penetrazione importante come la tangenziale urbana di c.so Regina Margherita, lo stesso funge da barriera, di fatto isolando i due quartieri sul lato sud.

Lo sviluppo dei rapporti e delle comunicazioni con i servizi, avviene quindi lungo l'asse di via Pianezza, di corso Cincinnato o di via Sansovino che sono serviti dai mezzi pubblici che collegano la periferia con il centro città.

Lungo le stesse direttrici si sviluppano o sono previsti alcuni percorsi ciclabili collegati al sistema urbano delle ciclopiste, per cui i due quartieri si trovano nella favorevole condizione di beneficiare di tali collegamenti e nello stesso tempo di consentirne l'ulteriore sviluppo lungo le previste direttrici extraurbane.

Troviamo infatti il percorso proveniente da Venaria Reale, attraverso la frazione di Savonera che collega il parco regionale della Mandria al quartiere Vallette, ma che si interrompe alle porte del quartiere E29; il percorso proveniente dal Quartiere 4 – San Donato che si interrompe alla passerella su c.so Regina Margherita all'altezza della E27, così come i percorsi su c.so Cincinnato e via Pianezza che potrebbero collegare questa estrema periferia ai servizi di quartiere, più centralizzati.

Il presente progetto è orientato all'individuazione di un percorso di collegamento che integri gli itinerari descritti in un sistema di quartiere articolato e coerente con la rete ciclabile urbana.

È stato pertanto necessario in fase di progetto preliminare stabilire il riferimento allo specifico strumento di pianificazione individuato nel Piano degli Itinerari Ciclabili, per chiarire la collocazione dell'intervento e la sua più generale giustificazione.

1.2 Il Piano degli Itinerari ciclabili

Il Piano degli Itinerari Ciclabili, è stato approvato il 19/06/2002 con deliberazione G.C. del 3 Febbraio 2004 e discende dal Piano del Traffico e della Mobilità delle Persone (PUT 2002), approvato il 19 Giugno 2002 (deliberazione C.C. 155/06), di cui è strumento attuativo. Il Piano degli Itinerari Ciclabili definisce un concetto di mobilità ciclabile intesa come modalità di spostamento all'interno della città finalizzato ai tragitti casa / lavoro e casa / scuola e non solo come momento di svago e sport.

Storicamente al momento della elaborazione del PUT 2005 a Torino esisteva un "Programma Generale del Sistema dei Percorsi Ciclo-pedonali" approvato nel 1990, che aveva come base la ciclo-pista del Po in sponda sinistra e prevedeva il miglioramento dei percorsi allora esistenti e la realizzazione di nuovi percorsi per una estensione di 158 km., confluiti poi nel primo "Piano degli Itinerari ciclabili" approvato dal C.C. in data 18 Novembre 1991.

Le previsioni del PUT 1995 hanno a loro volta indicato una rete di itinerari ciclabili che, per una parte considerevole sono poi stati effettivamente realizzati nel periodo 1997-2000 attraverso il "Progetto Biciclette" (delib. C.C. del 13 Marzo 1994) dell'allora competente Settore Verde Pubblico.

Il Piano degli Itinerari Ciclabili si prefigge di intervenire in modo articolato al fine di favorire la mobilità ciclabile in condizioni di sicurezza, con l'aggiornamento e l'integrazione del precedente "Piano degli Itinerari ciclabili" e la previsione dei seguenti interventi:

- manutenzione delle piste esistenti e miglioramento della loro sicurezza con la risoluzione dei punti critici (piazze, incroci di assi viabili di scorrimento, ponti e cavalcavia ecc.) particolarmente disagiati e pericolosi;
- completamento degli itinerari esistenti attraverso la realizzazione di nuove piste o la creazione di corsie ciclabili protette;
- realizzazione di nuovi itinerari.

Il Piano degli Itinerari Ciclabili è organizzato per schede riguardanti sia le piste esistenti, che necessitano di opere di miglioramento e manutenzione, sia le piste di nuova progettazione, suddivise in due principali categorie che comprendono rispettivamente:

- la prima, le piste ed i percorsi che insistono sulla viabilità cittadina e che quindi comportano una diversa organizzazione stradale e precise normative di riferimento e rispetto delle norme di sicurezza del Codice della Strada;
- la seconda, le piste esistenti e proposte all'interno dei parchi, dei giardini e sulle sponde dei fiumi.

Il collegamento proposto nel presente progetto trova rispondenza alle previsioni del Piano degli Itinerari Ciclabili in due schede in esso contenute e più precisamente:

- scheda n. 27 V (parte) – percorso via Pianezza da corso Cincinnato al parco delle Vallette;
- scheda n. 15 P percorso nella nuova urbanizzazione E 27 dalla passerella su corso Regina Margherita (verso il parco Marco Carrara) alla via Pianezza.

1.3 **Indagini specialistiche**

Dalla valutazione dello stato di fatto dei luoghi e della tipologia dell'intervento non è risultato necessario avvalersi di analisi specialistiche propedeutiche alla progettazione esecutiva.

Allo stesso modo non sono state effettuate specifiche indagini o analisi preliminari per gli aspetti idrologici, geologici o geotecnici non giustificati dalle caratteristiche del progetto.

1.4 **Motivazioni, finalità e fasi del progetto**

Il progetto di collegamento ciclabile delle zone E 27- E 29 trae origine nell'ambito di un più complesso programma di riqualificazione urbana reso necessario per qualificare socialmente ed urbanisticamente gli interventi edificatori realizzati nei predetti comparti e per colmare le carenze ivi evidenziate a seguito dell'insediamento dei nuovi abitanti (Programma Generale Interventi E 27 – E 29 approvato con deliberazione del C.C. n. 189 del 9 Luglio 1996).

La motivazione dell'intervento trova inoltre conferma nel Piano degli Itinerari Ciclabili di cui si è detto più estesamente nelle premesse della presente relazione, che individua il percorso attualmente in progetto nelle due seguenti schede specifiche:

- *scheda n. 27 V* (parte) – percorso via Pianezza da corso Cincinnato al parco delle Vallette;
- *scheda n. 15 P* percorso nella nuova urbanizzazione E 27 dalla passerella su corso Regina Margherita (verso il parco Marco Carrara) alla via Pianezza.

Per quanto riguarda in particolare la collocazione dell'intervento in progetto nel corpo delle opere di riqualificazione di cui si è detto, va ricordato che la prima proposta progettuale di pista ciclabile a servizio della zone E 27- E29 era contenuta nel progetto preliminare denominato "Opere di riqualificazione urbana delle zone E 27- E 29 del PEEP – aree verdi" approvato con deliberazione n. 243 del C.C. in data 22 Luglio 1996.

Successivamente per il sopravvenire di nuove e diverse esigenze maturate dalla popolazione residente, in data 30 dicembre 1998 è stato stipulato, tra la città di Torino e il Ministero dei Lavori Pubblici, l'Accordo di Programma "E27 – E29", con il quale sono state apportate correzioni ed adeguamenti al P.R.G. della Città, ai sensi dell'art. 17 comma 8 lett. a) e b) della L.U.R. n° 56/77, ed inoltre ha costituito variante del PEEP succitato, ai sensi dell'art. 34 della legge 865/1971

Pertanto il progetto "Opere di riqualificazione urbana delle zone E 27- E 29 del PEEP – aree verdi" fu sostituito con un progetto aggiornato di sistemazione delle aree verdi, il cui preliminare è stato approvato in data 26 Aprile 1999 con delibera del Consiglio Comunale n° mecc. 1999-01421/09, che non conteneva più la previsione della pista ciclabile.

Le successive fasi progettuali e realizzative delle opere a verde hanno avuto seguito distintamente per ciascuna delle zone interessate, con la sostanziale modificazione delle

modalità di finanziamento, passate dall'utilizzo di mutuo da contrarre da parte della Città, all'impiego di risorse confermate dal Ministero dei Lavori Pubblici a mente della Legge 17 Febbraio 1992 n. 179 - art.2, comma 2, e smi e del Decreto Ministeriale 21 Dicembre 1994.

Parallelamente con analoghe modalità operative e finanziarie sono state realizzate le opere di riqualificazione stradali e dei sottoservizi previste nel citato Programma Generale Interventi E 27- E 29 e nell'Accordo di programma del PRIU E 27 – E 29.

Con l'ultimazione di tutte le opere di riqualificazione (verde, strade e sottoservizi) è stato possibile accertare economie di ribasso, quantificabili in € 378.360,00, che il Collegio di Vigilanza del PRIU ha ritenuto potessero essere utilizzate dalla Città per realizzare ulteriori interventi di riqualificazione ed in particolare proprio per il percorso ciclabile precedentemente accantonato.

Il Settore Grandi Opere del Verde Pubblico ha pertanto predisposto uno studio di fattibilità di tale opera che il Comitato di Vigilanza del PRIU ha ritenuto compatibile con il Programma di Riqualificazione Urbana, subordinandone l'inserimento nel PRIU stesso all'assenso del Ministero delle Infrastrutture, sottoscrittore dell'Accordo con la Città di Torino.

Con nota del 18 Gennaio 2008 il Ministero delle Infrastrutture, nel prendere atto del parere favorevole del Comitato di Vigilanza, ha concesso l'utilizzo delle economie delle risorse ministeriali per la realizzazione della pista ciclabile che ha potuto pertanto passare alla successiva fase progettuale del progetto preliminare predisposto dagli uffici del Settore Grandi Opere del Verde ed è stato approvato dalla Giunta Comunale in data 5 Maggio 2009, mecc. 2009 02480/117.

Poiché l'intervento previsto in progetto non necessita di autorizzazioni o pareri di enti o soggetti a diverso titolo competenti, come meglio precisato al successivo punto 4.3, si è dato seguito alla fase di progettazione esecutiva di cui alla presente relazione.

1.5 Indirizzi seguiti per la redazione del progetto esecutivo

Oltre a quanto già precisato in premessa lo studio del progetto esecutivo ha seguito indicativamente la traccia sottoesposta:

- sviluppo della soluzione preliminare con precisazioni determinate dall'approfondimento dei temi strettamente viabilistici che hanno individuato soluzioni alternative alle tratte maggiormente problematiche.
- valutazione del rapporto lavorazioni – costi – risorse;
- redazione di:
 - relazione tecnico - illustrativa con annesso quadro economico
 - tavole grafiche di progetto
 - capitolato speciale d'appalto

- cronoprogramma dei lavori
- elenco prezzi unitari
- analisi nuovi prezzi
- computo metrico estimativo
- schema di contratto
- piano di sicurezza e coordinamento ex D.Lgs 81/2006 e s.m.i. ed annesso cronoprogramma
- elenco voci prezzo costituenti il 100% dell'importo a base di gara
- modello analisi giustificativi

1.6 **Criteri e scelte progettuali - descrizione intervento**

Come anticipato in premessa il collegamento ciclabile previsto in progetto oltre a rivestire carattere locale per gli ambiti E27 – E 29, assume rilevanza di collegamento funzionale a scala urbana in relazione alle seguenti linee di sviluppo:

- collegamento con il parco della Mandria attraverso i tracciati già esistenti in zona Vallette, Villa Cristina e Venaria Reale (fatti salvi brevi tratti ancora da completare in comune di Venaria);
- collegamento con il parco Ruffini attraverso i tracciati esistenti di corso Monte Cucco / Monte Grappa e corso Brunelleschi / Telesio;

innesto sulla ciclopista esistente di corso Cincinnato facente parte del collegamento col parco Sempione (peraltro ancora incompleto da piazza Manno al parco stesso), a sua volta collegato con il parco della Confluenza attraverso la ciclopista di corso Taranto e poi con il comune di San Mauro passando dal quartiere Bertolla.

Ai fini dell'efficacia e della linearità del collegamento si è ritenuto necessario assumere a base del tracciato i percorsi già configurati nel Piano degli Itinerari Ciclabili tra cui in particolare il percorso n.15 P, già esistente, che si svolge dalla passerella su corso Regina Margherita all'interno dell'area verde della zona E27 fino alla via Pianezza.

Tale percorso sarà interamente mantenuto nell'attuale situazione di percorso promiscuo pedonale e ciclabile (tipico di percorsi in parchi e giardini esistenti), di misura minima di mt. 2,50 e con pavimentazione in autobloccanti, dal marciapiede di via Pianezza fino alla passerella esistente su corso Regina Margherita, fatti salvi due nuovi innesti, il primo su via Pianezza ed il secondo verso l'interno n. 280 di via Pietro Cossa in corrispondenza dello stacco del nuovo tratto di progetto.

Sarà inoltre prevista la necessaria segnaletica orizzontale e verticale a norma di Codice della Strada.

Il nuovo tratto di progetto rappresenta il collegamento verso il parco delle Vallette, che nella fase preliminare ricalcava esattamente il percorso n.27 V da via Pianezza / piazza Cirene fino all'accesso al parco Vallette sulla stessa via Pianezza ed era previsto in sede promiscua sul marciapiede sud esistente a partire dall'area verde della zona E27.

In fase di progettazione di dettaglio, a seguito di approfondimenti con i Settori competenti per gli aspetti della mobilità, si è ritenuto che il tracciato previsto col preliminare, risultasse troppo penalizzante ai fini della incentivazione al suo utilizzo proprio a causa della compresenza altri flussi di traffico presenti nella sezione stradale (veicoli, pedoni, utenti dei mezzi pubblici, ecc.). Pertanto la soluzione adottata ha interessato l'interno 280 di via Pietro Cossa con l'allargamento di alcuni tratti di marciapiedi verso le aree verdi contermini o verso la sede stradale, in modo tale da ottenere un percorso bidirezionale in sede propria.

Il percorso così modificato rientra sulla via Pietro Cossa sul marciapiede est di fronte agli esercizi commerciali della zona E29 e, attraversata la via stessa, si dirige verso piazza Cirene.

In prossimità del fabbricato via Pietro Cossa 301 di valore storico documentario (villino eclettico del primo quarto del novecento) il percorso si inoltra verso l'interno 293 di via Pietro Cossa attraverso un passaggio pedonale e ciclabile esistente per giungere alla via Pianezza in corrispondenza di piazza Cirene.

Da questo punto il percorso ricalca il precedente tracciato previsto nel progetto preliminare.

Nella sua tipologia standard il percorso bidirezionale su sede propria derivante dall'allargamento dei marciapiedi sia verso le aree verdi contermini che verso strada, ove previsto, avrà una sezione di mt. 2,50, che potrà variare nei tratti maggiormente problematici.

Gli attraversamenti e gli incroci saranno risolti a norma del Codice della Strada con i necessari adeguamenti semaforici e la pertinente segnaletica verticale ed orizzontale di regolazione della circolazione e di indicazione e direzione, che interesserà comunque l'intera tratta del percorso.

A completamento dell'intervento sono previste opere di ripristino e miglioramento del verde esistente al contorno della pista ciclabile e di arredo della medesima, con zone di sosta e di parcheggio per le biciclette.

2 RELAZIONE TECNICA

2.1 Tipologie di opere

L'intervento previsto in progetto riguarda sostanzialmente le seguenti principali tipologie di opere:

1) realizzazione di nuovi tratti di ciclopista bidirezionale in sede propria interamente su aree verdi o in adiacenza a marciapiedi esistenti di contorno ad aree verdi, comprendente le seguenti lavorazioni:

- a) sbancamento del terreno per la formazione del cassonetto necessario a contenere la stratigrafia di pavimentazione;
- b) formazione della delimitazione della pista ciclabile con cordolature prefabbricate in cemento vibrato;

realizzazione del sottofondo costituito da uno strato di ghiaia vagliata e da uno strato di misto granulare stabilizzato a cemento;

formazione dello strato di base della pavimentazione in misto granulare bitumato (tout – venant);

formazione del piano di calpestio con tappeto d'usura in conglomerato bituminoso;

2) realizzazione di nuovi tratti di ciclopista bidirezionale in sede propria in ampliamento verso la sede stradale di marciapiedi esistenti, con modifica dei marciapiedi medesimi, comprendente le seguenti lavorazioni:

- a) estrazione delle cordonature e/o guide in pietra esistenti e loro risistemazione nelle nuove posizioni di progetto con rifilatura del manto stradale e scavo per far posto ai manufatti e l'integrazione dei tratti mancanti con la fornitura dei nuovi elementi necessari;
- b) formazione della nuova stratigrafia di sottofondo per marciapiede in misto granulare anidro e sovrastante massetto di calcestruzzo cementizio
- c) formazione del piano di calpestio con tappeto di usura in malta bituminosa, che sarà steso, ove previsto, anche su una striscia del marciapiede contiguo opportunamente scarificata per ottenere la necessaria sezione di ciclopista uniformemente pavimentata.

I tratti di marciapiede esistenti mantenuti all'uso pedonale saranno trattati con la sigillatura di eventuali lesioni nella zona di contatto tra la nuova pavimentazione della ciclopista e la pavimentazione esistente del marciapiede.

3) Realizzazione di segnaletica orizzontale e verticale con le seguenti caratteristiche:

- segnaletica orizzontale in vernice spartitraffico rifrangente composta da resina alchilica e clorocaucci, per delimitazione corsie, strisce di mezzzeria, linee di arresto passaggi pedonali,

frecce direzionali, simboli di pista ciclabile e altri segni sulla carreggiata previsti dal progetto viabile.

- segnaletica orizzontale per delimitazione corsie ciclopista bidirezionale in laminato plastico autoadesivo ad elevata rifrangenza ed antisdrucciolo, con superficie in elementi a rilievo per aumentare la percezione della posizione da parte dei ciclisti.

- segnaletica verticale costituita da cartelli stradali e pannelli integrativi normalizzati realizzati in lamiera di alluminio di forma quadrata, rettangolare romboidale, circolare o ottagonale, per i segnali previsti nel progetto viabilistico.

La segnaletica verticale sarà posata su sostegni costituiti da paline semplici o piantane in tubo di acciaio.

4) opere a verde

Le opere a verde saranno costituite dal ripristino dei tappeti erbosi interessati da lavori di cui ai precedenti punti 2.1 – 1), dal piantamento di nuovi esemplari arborei ad integrazione delle fallanze rilevate nel giardino di via P. Cossa, interno 280; dall'abbattimento di alberi posti lungo il percorso ciclabile in cattive condizioni fitosanitarie o comunque presentanti problematiche di pericolosità; dalla spalcatura o potatura di alberi posti lungo il percorso ciclabile interferenti con il percorso stesso o comunque presentanti problematiche di pericolosità.

Saranno inoltre previste integrazioni di arredo alle aree verdi interessate dal percorso ciclabile quali paletti dissuasori, transenne di protezione, panchine, portabici, ecc.

5) realizzazione di opere complementari e/o accessorie agli interventi principali di cui ai punti precedenti, consistenti in:

- realizzazione di muretti non strutturali di contenimento di modeste sezioni di terra (max. 50 cm.) in corrispondenza di ampliamento dei marciapiedi esistenti verso aree verdi in leggera pendenza;

- spostamento di elementi vari esistenti, quali dissuasori, pali segnaletici o di illuminazione, cabine telefoniche, pensiline di fermata bus ecc., da ricollocare in posizione diversa lungo il percorso ciclabile;

- demolizione di muratura in cls con sovrastante recinzione metallica in corrispondenza dell'uscita della ciclopista sulla via Pianezza dall'area verde della zona E27;

- formazione di tratto di recinzione in rete metallica plastificata per riconfinamento area ATC in via P. Cossa.

- opere di ripristino e/o messa in quota di caditoie e pozzetti stradali con pulizia, lavaggio e spurgo ove necessario, realizzazione di nuovi tratti di rete di smaltimento della acque meteoriche e nuovi allacciamenti;

- fornitura e posa di elementi di arredo quali paletti dissuasori, panchine, transenne, cestini portarifiuti, recinzioni rustiche, portabiciclette ecc.; interventi di manutenzione degli arredi esistenti da recuperare.

2.2 **Aspetti della sicurezza**

In relazione alle soluzioni progettuali anticipate nel progetto preliminare, e riprese nel presente progetto esecutivo, al contesto dell'intervento ed alle prevedibili modalità esecutive, è risultato necessario procedere alla nomina del coordinatore in materia sicurezza per la progettazione e per l'esecuzione, oltre che alla redazione del Piano di sicurezza e coordinamento in fase di progettazione (P.S.C.);

Il P.S.C. di cui all'art. 100 del d.lgs. 81 viene predisposto dal coordinatore per la progettazione con i contenuti di cui all'allegato XV del decreto medesimo.

Il coordinatore per la progettazione ha altresì predisposto il fascicolo dell'opera i cui contenuti sono definiti nell'allegato XVI.

Il P.S.C. contiene la stima analitica dei costi della sicurezza individuati con i criteri di cui al punto 4 dell'allegato XV che è stata stimata in € 15.000,00

3 PREVISIONE DI SPESA –QUADRO ECONOMICO

La perizia dei lavori di cui al presente progetto è stata redatta sulla base dell' Elenco Prezzi di riferimento per Opere e Lavori Pubblici della Regione Piemonte – 2010 (aggiornamento Dicembre 2009) adottato dalla Città con deliberazione della Giunta Comunale dell'11 Maggio 2010 (mecc.1002391/029) esecutiva dal 25 Maggio 2010, oltre a n. 1 nuovo prezzo dedotto ai sensi dell'art. 136 del R.G.

La spesa da sostenersi per l'esecuzione delle opere risulta dal seguente quadro economico:

IMPORTO LAVORI SOGGETTI A RIBASSO	265.000,00
ONERI CONTRATTUALI SICUREZZA	15.000,00
IMPORTO LAVORI DA APPALTARE	280.000,00
SOMME A DISPOSIZIONE IVA E ONERI COMPRESI	
IREN Spa. per allacciamenti	7.000,00
Oneri Smaltimento Rifiuti AMIAT S.p.A.	25.000,00
SMAT S.p.A. per allacciamenti	7.000,00
Imprevisti lavori in appalto	19.600,00
<i>SPESE TECNICHE IVA E ONERI COMPRESI</i>	
Incentivo art. 92 c.5 D.lgs.163/2006 (0,5%)	1.400,00
Imprevisti spese tecniche	10.360,00
<i>IMPOSTA SUL VALORE AGGIUNTO</i>	
IVA 10% su importo lavori soggetti a ribasso	26.500,00
IVA 10% su oneri contrattuali sicurezza	1.500,00
TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE	98.360,00
TOTALE DA FINANZIARE	378.360,00

4 RISPONDEZZA ALLA LEGISLAZIONE VIGENTE

Ai sensi dell'art. 93 del D.lgs 163/2006, si attestano gli accertamenti preliminari così come segue:

4.1 Utilità dell'opera

Si attesta l'avvenuto accertamento dell'utilità delle Opere per le seguenti motivazioni:
la verifica delle esigenze cui i lavori devono rispondere e le caratteristiche tecniche dei lavori stessi in progetto sono state illustrate nei paragrafi precedenti;
la valutazione dei benefici economici, sociali ed ambientali conseguibili è positiva trattandosi di intervento a favore della mobilità ciclabile con ricadute dirette sulla riqualificazione urbanistica e ambientale dell'ambito di influenza e sulla progressiva trasformazione della ripartizione modale del traffico urbano.

4.2. Fattibilità amministrativa e tecnica - finanziamento

L'opera è stata inserita nel Programma Triennale delle Opere Pubbliche della Città di Torino 2010-2011-2012 allegato al Bilancio di previsione 2010, approvato con deliberazione (mecc. 201001785/24), del Consiglio Comunale del 17 Aprile 2010, esecutiva dal 30 Maggio 2010, al codice n. 3519 per l'anno 2010, per l'importo complessivo di Euro 378.360,00.

I Lavori saranno affidati a procedura aperta (asta pubblica) nelle forme previste dalle vigenti leggi.

La spesa complessiva di Euro 378.360,00 IVA 10% compresa è interamente finanziata con risorse conferite dal Ministero dei Lavori Pubblici, ai sensi del D.M. 21/12/94, da liquidarsi su presentazione di pezzi giustificative alla Banca d'Italia, mediante ordinativi emessi dal funzionario delegato Ing. Luigi VERARDO ed accreditate sulla contabilità speciale n° 2788 aperta presso la tesoreria Provinciale dello Stato – Torino, con decreto del Ministro del Tesoro, del Bilancio e della Programmazione Economica n° 703744 del 19 aprile 1999.

4.3. Parere degli Enti preposti

- Il Progetto Preliminare – ex artt. 43 e 44 del Regolamento del Decentramento è stato trasmesso in data 12/01/2009, prot. 249, alla V Circoscrizione, competente per zona, per l'acquisizione del relativo parere di competenza che è stato rilasciato in data 18/03/2009 con deliberazione della Giunta Circoscrizionale mecc. 0901335/88 condizionato ad osservazioni da approfondire nella successiva fase di elaborazione progettuale.

Le osservazioni sono state recepite compatibilmente con le prescrizioni del competente Settore Mobilità.

- L'intervento non rientra nel campo di applicazione del Testo Unico in materia di Beni culturali ed Ambientali (Decreto legislativo n° 42 del 22/01/2004 e s.m.i. " Codice Urbani "), in quanto non sono interessati dal progetto, beni paesaggistici soggetti a valorizzazione e tutela di cui agli artt. 136, 142.

- L'intervento non rientra nel campo di applicazione della Parte Seconda del D. lgs 3 Aprile 2006 n. 152 in materia ambientale (Procedure per la Valutazione Ambientale Strategica – VAS, per la Valutazione d'Impatto Ambientale – VIA e per l'Autorizzazione Ambientale Integrata – IPPC), in quanto non riconducibile a progetti compresi nell'art. 23.

4.4. Indicazioni per il superamento delle barriere architettoniche

Premesso che nei tratti di ciclopedonale bidirezionale in sede propria, la percorrenza deve essere riservata, a norma del Codice della Strada, esclusivamente al traffico ciclabile, si precisa che le soluzioni progettuali e le scelte tecniche adottate nella redazione del progetto garantiscono la completa accessibilità degli spazi interessati dall'intervento alle persone con ridotta o impedita capacità motoria, in conformità alle prescrizioni della L. 13/89 e dei successivi provvedimenti in materia di eliminazione delle barriere architettoniche ed in particolare del D.P.R. 24/07/96 n. 503, in quanto tutti percorsi e gli spazi progettati risultano transitabili senza ostacoli e presentano fondo uniforme e regolare e con le minime pendenze consentite dalla consolidata situazione dei siti.

Tutti i percorsi sono previsti a raso, senza dislivelli o gradini e con rampe e scivoli adeguati nei punti di passaggio tra due diversi piani di pavimentazione.

I piani di calpestio di nuova realizzazione sono eseguiti con tappeto d'usura in conglomerato bituminoso che garantisce una superficie di percorrenza ottimale da parte di persone su sedia a ruote.

Nei tratti dove è consentito il traffico promiscuo di ciclisti e pedoni viene garantita la mobilità libera e qualsiasi manovra di marcia da parte di persone su sedia a ruote anche in presenza di elementi di arredo o di riduzione della larghezza del passaggio.

4.5. Incarico di progettazione

Per la progettazione esecutiva dell'opera, è stato conferito dal Responsabile Unico del Procedimento incarico di progettazione con ordine di servizio prot. n° 0004699 del 21/09/09 al seguente gruppo di lavoro:

- per il Settore Grandi Opere del Verde Pubblico: Progettista Coordinatore: Arch. Pier Giorgio AMERIO, progettisti: P.A. Giovanni BESUSSO, Dott.sa Maria BIGLIANI, P.I. Flavio ORLANDI, Geom. Antonio SAVINO, P.A. Fabio AZZALINI; collaboratori: Sig.ra Ornella ABBATTISTA, Sig.ra Mariachiara GIORDANO

- per il Settore Mobilità: progettisti Arch. Ermes FONTANA; Arch. Ivo D'ANGELO, Ing. Stefano CIANCHINI

5 ALLEGATI

A miglior definizione delle caratteristiche dell'opera il progetto esecutivo viene corredato da:

- Relazione Tecnico Illustrativa con annesso Quadro Economico
- Capitolato Speciale d'Appalto
- Schema di contratto
- Cronoprogramma dei lavori
- Computo Metrico Estimativo
- Elenco Prezzi Unitari
- Analisi Nuovi Prezzi
- Piano di Sicurezza e Coordinamento ex D.Lgs 81/2006 e s.m.i.
 - Computo Metrico Estimativo Oneri della Sicurezza
 - Elenco Prezzi Sicurezza
 - Fascicolo Tecnico
 - Tav. S - PSC – Planimetria di cantiere
- Piano di Manutenzione dell'opera
- Elenco Voci Prezzo costituenti il 100% dell'importo a base di gara
- Modello analisi giustificativi
- Tavole grafiche di progetto:
 - Tav. 1) Inquadramento intervento su foto aerea
 - Tav. 2) Planimetria generale tratte di progetto
 - Tav. 3 a) Opere - Planimetria tratte A - I
 - Tav. 3 b) Opere - Planimetria tratte I - O
 - Tav. 3 c) Opere - Planimetria tratte P - S
 - Tav. 4 a) Segnaletica - Planimetria tratte A - I
 - Tav. 4 b) Segnaletica - Planimetria tratte I - O
 - Tav. 4 c) Segnaletica - Planimetria tratte P - S
 - Tav. 5 a) Sezioni A-A; B-B; C-C; D-D
 - Tav. 5 b) Sezioni E-E; F-F; G-G, H-H
 - Tav. 5 c) Sezioni I-I; L-L; M-M
 - Tav. 5 d) Sezioni N-N, O-O, P-P e Particolari costruttivi
 - Tav. 6) Sistemazione piazzetta E27 – Planimetria; particolari costruttivi

ACCERTAMENTO DA PARTE DEL RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO

Il sottoscritto Ing. Claudio Lamberti, Responsabile Unico del Procedimento, vista la relazione precedente, certifica che il progetto in argomento risponde alle caratteristiche progettuali prescritte all'art. 93 c.5 del D.Lgs.163/2006, e pertanto si può procedere alle fasi successive dell'iter di approvazione e realizzazione.

IL RESPONSABILE UNICO DI PROCEDIMENTO

(Ing. Claudio Lamberti)

**Progettista e coordinatore
del progetto**

Arch. Pier Giorgio AMERIO

**Progettisti
(per il Settore Grandi
Opere del Verde Pubblico)**

P.A. Giovanni BESUSSO

Geom. Antonio SAVINO

Dott.sa Maria BIGLIANI

P.A. Fabio AZZALINI

P.I. Flavio ORLANDI

**Progettisti
(per il Settore Mobilità)**

Arch. Ermes FONTANA

Arch. Ivo D'ANGELO

Ing. Stefano CIANCHINI

**Responsabile del
Procedimento**

Ing. Claudio LAMBERTI

Torino,