



AREA 4 – Governo del Territorio e S.E.

**REALIZZAZIONE DI MARCIAPIEDE E ABBATTIMENTO
BARRIERE ARCHITETTONICHE IN VIA DEL SEGGIO**

RELAZIONE

Castagneto Carducci lì, 04/04/2016

Il Tecnico
Geom. Daniele Spinelli



RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Via del Seggio a Marina di Castagneto Carducci è la strada che corre da nord a sud parallelamente al canale di smaltimento delle acque di ristagno posto in sinistra idraulica del Fosso dei Molini.

Oltre che viabilità di servizio al nucleo urbano che si sviluppa parallelamente alla strada dal parco giochi “Cavallino Matto” fino a via della Tracina più a nord, ha da sempre assolto la funzione principale di accesso veicolare alle spiagge poste a settentrione del nucleo “storico” di Marina di Castagneto ed in particolare al Campeggio Etruria ed agli arenili dell’albergo “Le Dune” e della spiaggia attrezzata del Seggio.

A seguito al recente completamento della lottizzazione residenziale “Olmaia” posta lungo la sponda immediatamente a monte del canale, nel tratto di via del Seggio compreso tra Via Po e Via della Tracina sono andati a confluire due nuovi parcheggi pubblici ed una nuova strada che attraversando l’insediamento si collega ad altra viabilità di recente realizzazione più ad est.

Dovendo raccogliere il traffico in uscita dalla lottizzazione e quello di attraversamento, la Via del Seggio ha visto quindi incrementare in maniera significativa, seppur limitatamente ai mesi estivi di maggior afflusso turistico, il transito veicolare proprio nel tratto in cui più ridotte sono le dimensioni geometriche della strada stessa.

Naturalmente sul lato ovest, sempre nel tratto compreso tra Via Po e Via della Tracina, continuano ad immettersi le vie “Caboto” e “Vasco De Gama” che pur prive di sfondo, servono numerosi edifici residenziali.

Come abbiamo visto il fronte est della strada è quasi completamente “chiuso” dal fosso scolmatore e da un guard-rail in acciaio mentre il lato ovest è interessato dalle immissioni di Via Caboto e via Vasco de Gama e caratterizzato da recinzioni private costituite da essenze arbustive e reti metalliche intervallate da accessi pedonali e passi carrabili.

I marciapiedi sono inesistenti e pertanto la percorribilità pedonale risulta pericolosa oltrechè difficoltosa a causa della presenza di gibbosità dell’asfalto originate dagli apparati radicali dei pini presenti nelle proprietà private.

In considerazione di quanto sopra, e tenendo conto della destinazione prettamente turistica del territorio che comporta un notevole aumento del traffico veicolare nei mesi estivi, l’esigenza



primaria è quella di soddisfare le esigenze di fruibilità da parte dei cittadini, di percorrenza e passeggio sicuro e l'abbattimento delle barriere architettoniche.

Di particolare rilevanza saranno gli interventi previsti per l'abbattimento delle barriere architettoniche con particolare attenzione alla diversibilità motoria e visiva al fine di rendere l'invaso urbano pienamente accessibile e fruibile dagli utenti sopperendo anche ad alcune interpretazioni e superficiali applicazioni della vigente normativa.

L'intervento sarà quindi limitato al lato ovest della strada per la parte in corrispondenza degli edifici contermini alla strada.

RELAZIONE TECNICA

Il tratto di strada preso in considerazione per una lunghezza di circa 265 metri ha una larghezza oscillante tra 6,00 e 6,50 metri misurati dal limite delle proprietà private ad ovest al guard-rail di protezione lungo il fosso ad est .

Tenuto conto delle dimensioni della carreggiata e del tipo di traffico veicolare che prevalentemente percorre questo tratto di strada (automobili, scooter, camper) e del senso unico di marcia direzione nord-sud, si può ipotizzare che una corsia di marcia di 3,5 metri banchine escluse, sia ampiamente sufficiente a garantire il transito anche di mezzi più ingombranti quali autocarri e bus.

Il marciapiede da realizzare *ex novo* avrà una larghezza complessiva di 1,5 metri sufficiente allo scambio contemporaneo di un pedone con un diversabile su sedia a ruote e a garantire, nei punti di maggiore restringimento dovuti alla presenza dei pali dell'illuminazione pubblica, una larghezza non inferiore a 1,20 metri.

Il marciapiede si svilupperà dall'innesto con Via Po per 265 metri fino al parcheggio a tasca dell'ultimo edificio su strada denominato "residence CIP".

L'intervento sarà prevalentemente teso a soddisfare le esigenze di funzionalità e sicurezza ed abbattimento delle barriere architettoniche adottando tutti gli accorgimenti tecnici che si renderanno necessari per garantire la piena utilizzazione in sicurezza dell'opera da parte dei pedoni.

La struttura e le finiture saranno quindi di tipo "standard" utilizzando cordonati in cemento vibrato sia per il contenimento esterno su strada che interno verso le proprietà private con l'accorgimento, in prossimità di passi carrabili, di sistemare il cordonato in modo tale da agevolare l'accesso da parte delle automobili. Il cordolo interno non sarà posizionato ove già esistente un muretto di recinzione e/o quant'altro idoneo al contenimento della struttura.



Analogamente, dove il marciapiede è esistente, si procederà al suo allargamento senza demolire quanto esistente.

La finitura del piano di calpestio è prevista in asfalto a grana fine per marciapiedi.

Nell'attraversamento di Via Caboto e Via Vasco de Gama il marciapiede sarà leggermente ribassato rispetto alla quota normale di progetto pur mantenendosi sempre in quota rispetto al piano stradale al quale sarà raccordato con rampe per consentire il transito veicolare.

In corrispondenza dei nuovi marciapiedi opposti realizzati nell'ambito della lottizzazione "Olmaia" saranno realizzati due passaggi pedonali in quota per dare continuità al marciapiede medesimo e per rallentare la velocità dei veicoli.

Le lavorazioni da effettuare saranno le seguenti:

- allestimento di area di cantiere;
- fresatura per tutta la lunghezza dell'intervento dell'asfalto da eseguirsi con idoneo macchinario, carico del materiale di risulta e conferimento a discarica autorizzata;
- taglio con sega diamantata ad acqua della pavimentazione bituminosa in corrispondenza del marciapiede in cemento esistente;
- Asportazione del terreno non idoneo alla formazione del cassonetto, carico e trasporto a rifiuto del materiale di risulta. Saranno escluse le aree dove è già presente un marciapiede in cemento e gli attraversamenti di Via Vasco de Gama e Via Caboto;
- montaggio del cordolo interno;
- montaggio del cordolo esterno;
- spostamento di una caditoia esistente e nuovo allaccio alla fognatura;
- predisposizione per alloggiamento dei pali per il riposizionamento dei cartelli stradali precedentemente rimossi;
- riempimento dello scavo con materiale arido, anche proveniente da riciclo e compattazione fino a quota di progetto;
- rialzamento fino a quota di progetto dei pozzetti esistenti che insistono sul nuovo marciapiede;
- esecuzione dei passaggi pedonali in quota;
- posa in opera di conglomerato bituminoso (binder) pezzatura 0/10 spessore di 8 cm per tutta la lunghezza del marciapiede in progetto con la sola esclusione degli attraversamenti in corrispondenza di Via Vasco De Gama e Via Caboto e della porzione di marciapiede esistente di spessore cm 6;



-
- posa dello strato di finitura con tappetino in conglomerato bituminoso 0/5 preparato idoneo per marciapiedi;
 - posizionamento delle segnaletica verticale;
 - realizzazione della segnaletica orizzontale
 - smontaggio del cantiere.

Dai computi risulta una spesa di 24.123,69 euro a fronte di 363 mq di marciapiede ex novo con un incidenza di circa 66,00 euro al metro quadrato, per un importo di 28.000 euro IVA ed altre spese comprese.

Per il tipo di lavoro, la durata, e la previsione di unica ditta esecutrice si ritiene non sia necessario nominare il responsabile per la sicurezza in fase di progettazione.

L'incidenza della mano d'opera rispetto al costo dei lavori, determinata utilizzando le analisi dei prezzi redatte dalla Regione Toscana, è di 4.441,60 euro, pari al 18,41 % dell'importo da porre a base d'asta.

In merito all'applicazione dell'IVA in misura ridotta, come specificato nel quadro economico di progetto, si ritiene che l'intervento in questione sia assoggettabile ad opere di urbanizzazione primaria.

A tal proposito si riporta la seguente nota desunta dalla rivista on-line Fisco Oggi del 12/5/08 *"L'aliquota Iva ridotta del 10% prevista per le prestazioni di servizi dipendenti da contratti di appalto relativi alla costruzione di opere di urbanizzazione primaria e secondaria è applicabile solo se gli stessi riguardano la realizzazione ex novo di strade residenziali (omissis) o di marciapiedi e vialetti pedonali di strade residenziali anche già esistenti."* Questi, in sintesi, i contenuti della risoluzione n. 202/E del 19 maggio, con la quale l'agenzia delle Entrate risponde all'interpello formulato da un consorzio che ha affidato a una ditta la realizzazione di alcuni lavori relativi a opere viarie riguardanti strade già esistenti e parzialmente asfaltate.."

Castagneto Carducci, lì 04/04/2016

Il Tecnico
Geom. Daniele Spinelli