



COMUNE DI ALTIDONA



REGIONE
MARCHE



COMUNE DI PEDASO

SERVIZIO TUTELA, GESTIONE E ASSETTO DEL TERRITORIO
P.F. TUTELA DEL TERRITORIO DI FERMO

COLLEGAMENTO CICLOPEDONALE IN PROSSIMITÀ DELLA FOCE DEL FIUME ASO TRA I COMUNI DI ALTIDONA E PEDASO

CUP: G11B17000310001

D.G.R. n.784 del 10.07.2017 e dell'art.5 del D.M. 481/2016 del MIT



PROGETTO DEFINITIVO

ELABORATO

Relazione di Variante allo Strumento Urbanistico

N. ELAB.

VU_01

P.F. TUTELA DEL TERRITORIO DI FERMO
il Dirigente **Dott. Giuseppe SERAFINI**



UFFICIO DI PROGETTAZIONE:
Ing. Giuseppe LAURETI
Ing. Marco TROVARELLI
Geom. Andrea CICCOLINI
Geom. Simone ALBERTINI
Geom. Damiano PIERAMICI

DATA: Marzo 2018

LO STATO ATTUALE DEL P.R.G. E LA PROPOSTA PROGETTUALE DI VARIANTE

01) PREMESSA

Ai fini della realizzazione dell'opera oggetto della presente relazione, si attiverà la procedura di variante urbanistica prevista dal D.P.R. 327/2001 e ss.mm.ii (Testo unico in materia di espropriazioni per pubblica utilità) e dalla L. R. n. 34/92 e ss.mm.ii.

La variante urbanistica proposta è ispirata ai principi ed ai criteri della sostenibilità della mobilità urbana assegnando centralità agli spostamenti pedonali e ciclabili individuati come forme di "mobilità dolce" nell'ambito del cosiddetto "sviluppo sostenibile" e prevede l'inserimento nei rispettivi PRG comunali di un ponte di collegamento ciclopedonale.

Lo scopo è promuovere una mobilità compatibile con l'ambiente, attraverso la realizzazione di un percorso ciclabile e pedonale che unisca in una unica "passeggiata" i Comuni in argomento.

Allo stato attuale, la sola infrastruttura viaria utilizzabile per tale collegamento è la S.S. 16 che, gravata come noto da forti flussi di traffico nelle ore diurne anche per la presenza del casello autostradale di Pedaso, risulta fortemente penalizzante dal punto di vista della fruizione in sicurezza dalla categoria degli utenti cosiddetti deboli.

Inoltre, poter transitare solo sul ponte dell'Adriatica comporta un allungamento ed una discontinuità dei percorsi ciclo pedonali esistenti in entrambi i Comuni.

L'Opera si realizzerà prevalentemente in alveo o sulle sponde del fiume, su aree pubbliche del demanio o dei Comuni interessati.

02) VINCOLI - PREVISIONI STRUMENTI URBANISTICI – VARIE

Per quanto riguarda i rapporti con il PPAR, si evidenzia come le prescrizioni siano assorbite all'interno delle NTA dei PRG dei Comuni di Altidona e Pedaso essendo entrambi i Piani adeguati al PPAR. Il rapporto con le aree sensibili, quale l'ambito di tutela del fiume Aso o il litorale marino, viene gestito dalla coerenza del progetto con i rispettivi PRG.

Dal punto di vista urbanistico l'intervento si colloca su un'area definita nell'attuale P.R.G. del Comune di Pedaso come "Zona E – sottozona E2 – Zona agricola vincolata (per la presenza già individuata di forti caratteri paesaggistici – In particolare nelle aree ricomprese tra quelle a ridosso del fiume Aso - art. 30.2 delle N.T.A. del P.R.G.)", per cui la realizzazione dell'intervento implica una variante urbanistica che principalmente modifica l'area di progetto da "Zona E – sottozona E2 " a "Percorsi pedonali e/o ciclabili" – da realizzarsi in diverse porzioni del territorio come previsto dall'art.33 delle NTA del PRG;

03) ELABORATI PROGETTUALI PROGETTO DEFINITIVO

1. *RELAZIONE DECRITTIVA*
2. *RELAZIONE GEOLOGICA E SISMICA*
3. *RELAZIONE BOTANICO VEGETAZIONALE*
4. *RELAZIONE IDRAULICA*
5. *PLANIMETRIE DI INQUADRAMENTO TERRITORIALE*
6. *RILIEVO E DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA*
7. *PLANIMETRIE E SEZIONI STATO ATTUALE E MODIFICATO*
8. *ESECUTIVO ARCHITETTONICO E PARTICOLARI COSTRUTTIVI*
9. *ESECUTIVO STRUTTURALE E PARTICOLARI COSTRUTTIVI*
10. *CALCOLI PRELIMINARI DELLE STRUTTURE*
11. *DISCIPLINARE DECRITTIVO E PRESTAZIONALE DEGLI ELEMENTI TECNICI*
12. *CRONOPROGRAMMA*
13. *COMPUTO METRICO ESTIMATIVO*
14. *QUADRO ECONOMICO*

04) DESCRIZIONE DEI LAVORI

L'opera è conforme agli indirizzi di pianificazione del Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Fermo che tra gli obiettivi di miglioramento della mobilità prevede la promozione e la realizzazione di mobilità ciclabile di valenza territoriale.

L'intervento riguarda la creazione di una viabilità alternativa ciclopedonale prossima alla costa, da realizzarsi poco prima del ponte ferroviario, in modo da evitare completamente l'interferenza con il traffico veicolare lungo la Strada Statale 16 Adriatica.

Il progetto prevede la costruzione di un ponte di basso impatto che, con una corsia larga 3 metri, consente di raccordare le due sponde del Fiume su una distanza di 115 metri prevedendo 5 luci libere tra le pile in alveo di 23 metri ciascuna, esattamente coincidenti ed allineate con quelle del ponte ferroviario.

La quota d'intradosso del ponte è stata impostata a circa 2 metri dal livello massimo di piena duecentennale ipotizzata dallo studio idraulico allegato in modo che sia garantito sempre un franco libero per il passaggio anche di eventuali masse galleggianti.

Le pile in alveo saranno realizzate da singoli pali in calcestruzzo armato del diametro di 1,20 m senza soluzione di continuità tra la parte interrata di fondazione e quella fuori terra. Tale soluzione progettuale per le pile consente nel contempo una migliore gestione manutentiva della struttura ed una limitazione delle interferenze idrauliche con il Fiume sia per quanto concerne l'intralcio di eventuali sospensioni nella corrente, sia per le alterazioni in quota della base dell'alveo

L'impalcato del ponte è costituito da una struttura in acciaio da carpenteria, zincato a caldo e con unioni bullonate in opera, la quale è costituita da due travi principali con sezione a doppio T di 80 cm di altezza, opportunamente collegate tra loro come meglio si evince dagli elaborati grafici costituenti il progetto definitivo. Il solaio di calpestio è realizzato da una lamiera grecata con getto di completamento in c.a. trattato superficialmente al quarzo.

Le travi principali inoltre, con il solaio di calpestio posto all'intradosso, rappresentano anche parte delle balauste laterali di protezione che sono completate, fino all'altezza di 1.10 metri, da tubolari e dritti anch'essi in acciaio.

Lo schema statico ipotizzato è quello di trave semplicemente appoggiata avente il carico di progetto applicato nella piattabanda inferiore.

05) QUADRO ECONOMICO

Q.T.E. PROGETTO ESECUTIVO		
	A) LAVORI	
a1)	Importo dei lavori al netto della sicurezza (a base d'asta soggetti a ribasso)	€ 302.400,00
a2)	Oneri per attuazione dei piani di sicurezza non soggetti a ribasso	€ 12.600,00
A)	TOTALE LAVORI (a1+a2)	€ 315.000,00
	B) SOMME A DISPOSIZIONE AMMINISTRAZIONE	
b1)	IVA su lavori 10%	€ 31.500,00
b2)	Spese tecniche (incentivo art. 113 D.Lgs 50/2016 max 2%)	€ 3.150,00
b3)	Contributo AVCP	€ 375,00
b4)	Oneri Tecnici	€ 1.500,00
b5)	Accantonamento 3% sul totale , ex art. 12 DPR 207/2010	€ 10.950,00
B6)	-imprevisti e lavori in economia	€ 2.525,00
B)	TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE (b1+b2+b3)	€ 50.000,00
	TOTALE COMPLESSIVO INTERVENTO (A+B)	€ 365.000,00