



CITTA' DI TORINO

Direzione Infrastrutture e Mobilità
Servizio Suolo e Parcheggio

**VIABILITA' CICLABILE - ANNO 2015 -
OPERE DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA E DI
COMPLETAMENTO**

PROGETTO DEFINITIVO

RELAZIONE DESCRITTIVA GENERALE

	<i>Euro</i>
Importo lavori a base di gara (soggetti a ribasso)	198.000,00
Oneri per la sicurezza contrattuali (non soggetti a ribasso)	12.000,00
Totale lavori da appaltare (oltre IVA 22%)	210.000,00

Il Progettista Coordinatore:
Arch. Loris FORGIA (P.O.)

I Collaboratori:
Geom. Luciano MANZON
Geom. Renato CHIANALE
Sig.ra Irene Patrizia MENARDO

Il Responsabile del Procedimento
Ing. Letizia CLAPS

Dicembre 2015

**VIABILITA' CICLABILE - ANNO 2015 -
OPERE DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA E DI COMPLETAMENTO**

PROGETTO DEFINITIVO

- RELAZIONE DESCRITTIVA GENERALE -

La presente relazione descrittiva è redatta in conformità alle disposizioni del Titolo II – Sezione III – Progetto Definitivo – del D.P.R. n. 207/2010.

1 - PREMESSA -

La Città di Torino ormai da diversi anni ha intrapreso azioni per il miglioramento della mobilità ciclabile, che prevedono il completamento dei grandi percorsi ciclabili, il loro raccordo ed il potenziamento di quelli che conducono verso il centro urbano.

Con il “Programma Generale del Sistema dei Percorsi Ciclopeditoni” approvato nel 1990, che aveva come base la ciclopista del Po in sponda sinistra e la ciclopista di Stupinigi realizzata ancora negli anni 80, la Città si è dotata di un primo strumento di pianificazione della mobilità su due ruote, che prevedeva il miglioramento dei percorsi allora esistenti e la realizzazione di nuovi percorsi.

Le previsioni del PUT 1995 (tav.15 – sistema ciclopeditono) indicavano una rete di percorsi che attraverso il “Progetto biciclette” approvato a giugno del 1996, sono poi stati, per una parte considerevole, effettivamente realizzati nel periodo 1997-2000 dall'allora competente Settore Verde Pubblico.

Con il PUT 2001, approvato nel giugno 2002, l'Amministrazione si è impegnata a favorire l'uso della bicicletta in Città anche con misure a “basso costo” ed alta efficacia, come l'incremento dei cicloparcheggi, l'incremento dei punti di interscambio auto-bici e scambio mezzo pubblico-bici ed infine con interventi per la moderazione del traffico e della velocità in tutto il centro urbano.

Successivamente la Divisione Infrastrutture e Mobilità, con la collaborazione della Divisione Verde e Ambiente, ha redatto il “Piano degli itinerari ciclabili”, approvato a febbraio 2004, quale piano di dettaglio del PUT.

La Città con l'adozione del PUMS, febbraio 2011, indicava che, in continuità con il Piano degli itinerari ciclabili del 2004, sarà redatto il Piano Ciclistico della Città (BICI-PLAN), piano che definirà nell'arco temporale del PUMS gli interventi e le azioni prioritarie per la promozione e lo sviluppo della mobilità ciclistica.

Il Piano della Mobilità Ciclabile (Biciplan), approvato a ottobre del 2013, si pone l'obiettivo di attivare tutte quelle azioni volte ad incrementare l'utilizzo della bicicletta come mezzo di trasporto, sia attraverso soluzioni tecniche sia con attività promozionali e culturali.

Il Biciplan prevede che ogni anno venga elaborato e discusso un Piano di Lavoro attraverso un percorso partecipativo, il cui atto conclusivo è l'approvazione da parte della Giunta Comunale, che pertanto con deliberazione del 19 dicembre 2014 (mecc. 2014-07165/006), esec. dal 08 gennaio 2015 ha approvato il Piano di Lavoro 2014/15.

Con deliberazione della Giunta Comunale del 04 agosto 2015 (mecc. 2015-03477/033), esec. dal 20 agosto 2015, è stato approvato in linea tecnica il progetto preliminare relativo ai lavori di "Viabilità ciclabile - anno 2015 - Opere di manutenzione straordinaria e di completamento" per un importo di Euro 275.280,00= IVA 22% compresa.

Il progetto preliminare approvato, è stato trasmesso alla Circoscrizione interessata dagli interventi (Circ. 2) per il parere di competenza, che si è espressa in merito approvando la mozione n. DOC. 103/15 del 23 novembre 2015, reputando la pista ciclabile di corso Galileo Ferrarsi secondaria, rispetto all'esigenza primaria di collegare la periferia al centro, considerazioni di cui si è tenuto conto, per la parte ritenuta accoglibile, nel redigere il presente progetto.

Pertanto nel presente progetto definitivo, con riferimento al Piano di Lavoro approvato a dicembre 2014, si è stabilito di sostituire l'intervento inserito nel progetto preliminare, corso Galileo Ferraris, tratto: corso Sebastopoli – via Filadelfia, con il nuovo intervento, sempre previsto nel citato Piano di Lavoro, relativo alla "Direttrice 6 – corso Orbassano, tratto: piazza Cattaneo – piazza Pitagora", raccogliendo parte delle priorità e necessità scaturite dalla Circoscrizione interessata (Circ. 2).

Detto progetto prevede il miglioramento del sistema della mobilità ciclabile, con la riqualificazione di alcuni itinerari ciclabili che hanno presentato problematiche dal punto di vista della sicurezza, sia pedonale che ciclabile, ridefinendone la segnaletica e le tipologie, ed un ampliamento e completamento della rete esistente di percorsi ciclabili, con la realizzazione anche di nuovi tratti di percorsi di completamento, ed inoltre la risoluzione di alcune situazioni critiche, definite "punti neri".

L'intervento è inserito, per l'esercizio 2015, nel Programma Triennale delle Opere Pubbliche 2015/2017, approvato contestualmente al Bilancio Annuale 2015, con deliberazione del Consiglio Comunale del 09 luglio 2015 (mecc. 2015 03045/024), esec. dal 17 agosto 2015, al Codice Opera 4128/2015 per l'importo di Euro 275.280,00 - COD. CUP. C17H15000370004 – CIG 648842842B.

2 - GLI ASPETTI REGOLAMENTARI E NORMATIVI -

Il Ministero dei Lavori Pubblici, con Decreto del 30 novembre 1999, n. 557, "Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili", all'art. 4 individua, per gli itinerari ciclabili posti all'interno del centro abitato o di collegamento con i centri abitati limitrofi, quattro principali tipologie riportate in ordine decrescente rispetto alla sicurezza che le stesse offrono per l'utenza ciclistica:

- piste ciclabili in sede propria;
- piste ciclabili su corsia riservata;
- percorsi promiscui pedonali e ciclabili;
- percorsi promiscui ciclabili e veicolari.

Lo stesso Decreto all'art. 6, comma 2, prevede che la pista ciclabile può essere realizzata:

a) in sede propria ad unico o doppio senso di marcia, qualora la sua sede sia fisicamente separata da quella relativa ai veicoli a motore ed ai pedoni, attraverso idonei spartitraffico longitudinalmente fisicamente invalicabili;

b) su corsia riservata, ricavata dalla carreggiata stradale, ad unico senso di marcia, concorde a quello della contigua corsia destinata ai veicoli a motore ed ubicata di norma in destra rispetto a quest'ultima corsia, qualora l'elemento di separazione sia costituito essenzialmente da striscia di delimitazione longitudinale o da delimitatori di corsia;

c) su corsia riservata, ricavata dal marciapiede, ad unico o doppio senso di marcia, qualora l'ampiezza ne consenta la realizzazione senza pregiudizio per la circolazione dei pedoni e sia ubicata sul lato adiacente alla carreggiata stradale.

Riporta inoltre al comma 4, che, salvo casi particolari (omissis), non è consentita la realizzazione di piste ciclabili a doppio senso di marcia con corsie ubicate entrambe sullo stesso lato della piattaforma stradale, mentre all'art 7 sono indicate la larghezza delle corsie e degli spartitraffico.

3 – PRIME SOMMARIE INDICAZIONI IN MATERIA DI SICUREZZA -

Trattandosi d'intervento in cui è prevedibile la presenza di più Imprese, il Piano di Sicurezza e Coordinamento (P.S.C.) sarà redatto ai sensi del D.lgs 81/2008 e s.m.i. ed ha lo scopo di individuare i rischi presenti nel cantiere in oggetto, e pertanto nella fase di progettazione definitiva si è proceduto alla nomina del Coordinatore per la Sicurezza in fase di progettazione e, con

successivo provvedimento, si provvederà a nominare il Coordinatore per la Sicurezza per la fase di esecuzione.

In particolare il documento dovrà contenere l'individuazione, l'analisi e la valutazione dei rischi e le procedure da attuare per garantire, per tutta la durata dei lavori, il rispetto delle norme sulla prevenzione infortuni e per garantire la salute e la sicurezza dei lavoratori.

Poiché si verificheranno inoltre sovrapposizioni di lavorazioni e quindi di maestranze, il documento dovrà prevedere le misure atte a garantire l'incolumità degli operai anche in previsione dell'utilizzo comune di opere provvisorie, attrezzature e mezzi di protezione collettiva.

L'impresa esecutrice sarà tenuta al rispetto del piano di sicurezza e delle vigenti disposizioni di legge, e sarà tenuta ad installare tutta la cartellonistica necessaria ai sensi delle norme vigenti (D.lgs 81/2008 e s.m.i.).

Alla luce di quanto sopra si rendono pertanto necessarie somme aggiuntive da destinarsi specificatamente ai costi derivanti dalle opere per la sicurezza oltre alle attrezzature ed i D.P.I. necessari alla realizzazione delle varie tipologie di lavori previsti e che rientrano nelle normali dotazioni di cui le imprese esecutrici devono già obbligatoriamente essere dotate ai sensi del D.lgs 81/2008 (Sicurezza e igiene sul lavoro) e del D.P.R. 495/92 (Reg. Esec. Nuovo Codice della Strada) e s.m.i..

Si ritiene opportuno ricordare che trattandosi di appalto relativo ad opere di modesta entità riguardanti il suolo pubblico e la fornitura, recupero e posa di segnaletica stradale non si rendono necessari, studi di fattibilità ambientale, indagini geologiche, idrogeologiche e archeologiche preliminari, che pertanto non compaiono nel quadro economico.

4 - PREVISIONI DI SPESA -

Dall'analisi sommaria dei costi relativa a tale progetto definitivo, la spesa da sostenersi per l'esecuzione delle opere risulta dal seguente quadro economico:

LAVORI	IMPORTI
Importo lavori a base di gara (soggetti a ribasso)	€. 198.000,00
Oneri contrattuali per la sicurezza (non soggetti a ribasso)	€. <u>12.000,00</u>
TOTALE lavori da appaltare	€. 210.000,00
IVA 22% sul totale lavori da appaltare	€. <u>46.200,00</u>
TOTALE lavori con IVA	€. 256.200,00
Incentivo 80% del 2% Fondo per la progettazione	€. 3.360,00
Incentivo 20% del 2% Fondo per l'innovazione	€. 840,00

Somma a disposizione per IRIDE S.p.A. – (IVA compresa)	€. <u>14.880,00</u>
TOTALE complessivo	€. 275.280,00

L'incidenza della manodopera, per lavori a misura dell'importo totale di Euro 210.000,00, ammonta ad Euro 97.275,36, pari al 46,32%.

Si evidenzia che gli oneri per la sicurezza "contrattuali" complessivi da riportarsi nel bando di gara e non soggetti a ribasso pari a Euro 12.000,00=, sono appositamente calcolati dal Coordinatore per la sicurezza in fase di progettazione.

La relativa spesa per l'opera sarà coperta per l'intero importo di Euro 275.280,00 con contributo del Ministero dell'Ambiente introitato su accertamento n. 436/2008 e confluito nell'avanzo vincolato.

5 - DESCRIZIONE SOMMARIA DEGLI INTERVENTI -

Il progetto prevede il miglioramento del sistema della mobilità ciclabile, con interventi di riqualificazione, manutenzione straordinaria di alcuni itinerari ciclabili, di primo e secondo livello, che hanno presentato problematiche dal punto di vista della sicurezza, sia pedonale che ciclabile.

Gli interventi prevedono la ridefinizione della segnaletica e delle tipologie, un ampliamento ed un completamento della rete di percorsi ciclabili esistente, con anche la realizzazione di nuovi tratti di collegamento, ed inoltre interventi specifici per la soluzione di situazioni critiche, definiti "punti neri", sull'intero territorio comunale, oltre alla realizzazione di percorsi ciclabili di terzo livello.

Le opere che formano oggetto dell'intervento possono riassumersi come in appresso descritte, salvo più precise e specifiche indicazioni che saranno valutate in fase di esecuzione, o impartite dalla Direzione Lavori durante l'esecuzione dei lavori:

- scavi per disfacimento e di risanamento, a diverse profondità, ove la natura del terreno di appoggio delle fondazioni si ritenesse non idonea a sopportare i carichi previsti, compreso il carico e trasporto dei materiali di risulta alle discariche od in altra località, oppure nell'ambito del cantiere per un possibile loro riutilizzo qualora in possesso di idonee caratteristiche fisico meccaniche;
- provvista e stesa di misto granulare anidro a volume per ricarichi, risagomature e risanamenti ove la portanza del fondo scavo risulti inadeguata;

- formazione di strato di collegamento per ripristino carreggiata esistente costituito da misto granulare bitumato (binder) dello spessore compreso di cm.14, conforme alle disposizioni della D.L.;
- formazione di pavimentazione bituminosa costituita da strato di base in misto granulare bitumato dello spessore compreso, compreso tra cm. 12 e 14 conforme alle disposizioni della D.L. steso anche in due strati e cilindrato a regola d'arte con rullo di adatto peso;
- scarifica di pavimentazione bituminosa per profondità cm 15, con materiale a disposizione della ditta;
- disfacimento della pavimentazione in cubetti di porfido ed estrazione di masselli in pietra per il recupero e il reimpiego, compreso lo scavo e la cernita di quelli riutilizzabili e il trasporto ai magazzini comunali o nei luoghi indicati dalla D.L.;
- formazione di pavimentazioni in cubetti di porfido delle dimensioni di cm. 8/10 o sienite delle dimensioni di cm. 9/11 per la formazione di passaggi agevolati, formazione scivoli per il ripristino della carreggiata stradale, disposti su letto di posa dello spessore medio di cm. 5, e riparazione marciapiedi in lastre in Pietra di Luserna, dello spessore di cm. 10;
- provvista e posa di marmette autobloccanti e/o di piastrelle per esterni in gres porcellanato o cemento vibrocompresso con codifica Loges, per realizzazione percorsi tattili;
- formazione di marciapiedi rialzati con piano di calpestio in asfalto colato dello spessore pari a cm. 2 su sottofondo in calcestruzzo cementizio con resistenza caratteristica Rck 10 KN dello spessore di cm. 10 e strato ghiaia vagliata di cm. 10 di spessore;
- rimozione, provvista e posa di guide (12/25) o cordoni (30/25) in pietra di Luserna o gneiss e c.l.s. (10/25) a delimitazione di banchine e di marciapiedi rialzati;
- provvista e posa di elementi dissuasori quali paletti, transenne storiche, ecc.;
- pulizia, e/o rimozione di chiusini o griglie da pavimentazione bituminosa e non bituminosa, con successiva rimessa in opera alle quote dalla pavimentazione finita;
- provvista sul luogo d'impiego di manufatti in ghisa per la raccolta delle acque, anche tipo a gola di lupo completo di cerniera per l'ispezione del pozzetto e provvista sul luogo d'impiego di griglie in ghisa a sezione quadrata, complete di telaio sagomato in ghisa per chiusura delle camerette di raccolta;
- allacciamenti di immissioni stradali al canale bianco o a tubazioni esistenti compresa la perforazione, innesto e sigillatura del manufatto;

- fornitura e/o costruzione di caditoie in cls. cementizio, di dimensioni interne cm. 40x40, collegamento caditoie esistenti o nuove ai canali bianchi con tubazioni in PVC (UNI 1401-1 SN4) per fognatura, di opportuno diametro;
- fornitura, posa e rimozione di segnaletica verticale tipica della Città di Torino (segnali e sostegni) in qualsiasi tipo di pavimentazione: terra naturale (aiuole, banchine alberate, ecc.) marciapiedi e banchine sia del tipo con sottofondo in cls e superficie bitumata sia del tipo con sottofondo in sabbia sciolta e superficie in materiale lapideo a cubetti o lastre;
- sola posa di materiale già precedentemente acquisito dall'amministrazione comunale ovvero sola rimozione di segnaletica già esistente e di eventuali manufatti di varia natura quali dossi artificiali ad elementi modulari, dissuasori di sosta, delineatori e calotte rifrangenti, ecc.;
- eventuale collocamento (o sostituzione) di segnaletica particolare e complementare sugli ostacoli (sostegno+segnale di passaggio obbligatorio+delineatore di ostacolo oppure colonnina rifrangente), fornitura e posa di dispositivi rifrangenti sulla carreggiata o su manufatti (catadiottri, marker, "occhi di gatto", ecc.), esecuzione o ripasso di verniciatura di banchine od ostacoli in genere in B/N;
- collocamento (o rimozione o manutenzione) di vari elementi prefabbricati sulla carreggiata quali: dossi artificiali, cordoli multiuso (delimitatori di corsie, ecc.) dissuasori di sosta, barriere tipo "new-jersey", indicatori di direzione, colonnine rifrangenti e altro materiale in gomma, polietilene, poliuretano ed altri materiali;
- esecuzione o ripasso di segnaletica orizzontale rifrangente comprendente tutta la gamma dei segni prescritti dal C.d.S. eseguita con vernice spartitraffico tradizionale a solvente ovvero di tipo acrilico, cosiddetta "ecologica", ovvero di altro tipo, particolarmente studiata per pavimentazioni lapidee;
- esecuzione di segnaletica orizzontale rifrangente eseguita con materiali di lunga durata applicati a spruzzo, a spatola o con estrusore a caldo o a freddo, secondo i materiali, quali: resine bicomponenti, termospruzzato plastico, termocolato plastico;
- esecuzione di segnaletica orizzontale rifrangente eseguita con materiali permanenti quali laminati elastoplastici tradizionali da incollarsi alla pavimentazione stradale ovvero autoadesivi e/o rimovibili;
- cancellatura od asportazione di segni su qualsiasi tipo di pavimentazione, mediante sopraverniciatura o con l'ausilio di mezzi ad azione abrasiva quali pallinatrici e fresatrici;

- esecuzione (o eventuale asportazione o manutenzione) di rallentatori di velocità ad effetto ottico e/o acustico realizzati con diverse tipologie di materiali su indicazione della D.L.;
- ogni altra opera che, anche se non specificatamente descritta, si rendesse necessaria nel corso dei lavori per assicurarne la riuscita a perfetta regola d'arte dell'intervento.

A completamento delle indicazioni predette, potranno essere precisate dalla Direzione Lavori, ulteriori indicazioni in corso d'opera, anche tramite disegni di particolari esecutivi, al fine dell'esatta interpretazione del progetto e dei dettagli costruttivi.

6 - ELENCO E DESCRIZIONE SOMMARIA DEI PROGETTI FUNZIONALI -

Nell'ambito delle previsioni del Piano della Mobilità Ciclabile (Biciplan), e con particolare riferimento al citato Piano di Lavoro 2014/2015, sono stati individuati alcuni itinerari di distribuzione, di primo e secondo livello, che hanno presentato problematiche e di cui si prevede il miglioramento e la riqualificazione con opere di manutenzione straordinaria.

E' previsto anche un ampliamento ed un completamento della rete esistente di percorsi ciclabili, con la realizzazione di nuovi percorsi di collegamento, ed interventi specifici per la soluzione di situazioni critiche definiti "punti neri" sull'intero territorio comunale, anche con la realizzazione di percorsi ciclabili di terzo livello.

In particolare il presente progetto definitivo, con riferimento alle Diretrici previste nel Piano di Lavoro, prevede la realizzazione della percorso ciclabile di corso Orbassano, tratto: piazza Cattaneo – piazza Pitagora, come completamento e connessione dei tracciati di corso Tazzoli e corso Cosenza.

A	corso Orbassano – tratto: piazza Cattaneo – piazza Pitagora
----------	--

Rif. Piano di Lavoro 2014/2015	tavola – pag. 28
--------------------------------	-------------------------

L'itinerario di distribuzione individuato, inserito nella planimetria del sistema ciclabile come Diretrice 6 – corso Orbassano, e di cui alla citata tavola del Piano di Lavoro 2014/2015, è un importante collegamento cittadino di connessione con le esistenti piste ciclabili di corso Tazzoli e corso Cosenza, che si sviluppa come prolungamento del percorso ciclabile esistente in corso Orbassano sul marciapiede lato FIAT.

Questo primo importante tassello della Direttrice 6 – corso Orbassano, consente, con eventuali futuri interventi da valutare e programmare, il collegamento verso la pista ciclabile di via Filadelfia e verso largo Orbassano, rispondendo all'esigenza primaria di collegare la periferia al centro della Città.

Attualmente in corso Orbassano lato est nel primo tratto, da piazza Cattaneo a piazza Omero, esiste un percorso ciclabile a lato dell'area verde, mentre nel secondo tratto, da piazza Omero a piazza Pitagora, esiste una larga banchina alberata destinata alla sosta, con marciapiede di delimitazione e separazione dai fabbricati e dalle attività commerciali esistenti.

L'intervento da realizzare, prevede opere di manutenzione straordinaria e completamento per l'intero tratto, da piazza Cattaneo a piazza Pitagora, per una lunghezza pari a circa 990 mt., con opere di adeguamento della segnaletica verticale e orizzontale per il primo tratto, e interventi sul suolo pubblico nel secondo tratto, per realizzare il nuovo tracciato della pista ciclabile.

Il nuovo tratto di pista ciclabile prevede la realizzazione di un percorso ciclabile in sede propria, realizzato adiacente al marciapiede esistente, con riorganizzazione della sosta sulla banchina alberata, ridefinizione degli attraversamenti pedonali e delle intersezioni viabili con adeguamento dell'impianto semaforico esistente di piazza Pitagora.

Il questo modo, con opere di manutenzione straordinaria e di completamento, si salvaguarda da un lato, l'obiettivo di realizzare un progetto che promuove il miglioramento e la messa in sicurezza dei percorsi ciclabili, e dall'altro, risolvendo alcune criticità di collegamento, si risponde alla concreta necessità, spesso ribadita da chi utilizza la bicicletta per i propri spostamenti quotidiani, di avere una rete ciclabile continua, integrata ed il più possibile estesa sul territorio cittadino.

Negli attraversamenti pedonali longitudinali, dove è possibile, al fine di migliorare la sicurezza, è prevista la risagomatura delle testate con il restringimento dei varchi di accesso ed eventualmente la realizzazione di intersezioni rialzate o dossi, oltre la posa di paletti dissuasori in testata.

E' prevista inoltre la realizzazione di segnaletica orizzontale e verticale per tutta la lunghezza del percorso, con nuovi attraversamenti ciclabili realizzati affiancati o in promiscuo a quelli pedonali ed evidenziati utilizzando l'aggiunta di pittogrammi specifici.

PUNTI NERI – situazioni critiche sull'intero territorio comunale –

Il progetto prevede anche una parte di interventi specifici per la soluzione di situazioni critiche definiti "punti neri" sull'intero territorio comunale, consistenti

in lavori di manutenzione sulle piste esistenti o di completamento, anche con la realizzazione di percorsi ciclabili di terzo livello.

Dalla valutazione delle proposte di intervento sui punti neri e sulle piccole problematiche, in parte già affrontate e risolte con interventi mirati, secondo le indicazioni che saranno fornite dal Servizio Gestione Verde e dalla Direzione Infrastrutture e Mobilità, si prevedono interventi del tipo:

- ripristino della segnaletica orizzontale, in particolare negli incroci, utilizzando segnaletica di colore diverso (rosso), e aggiunta di pittogrammi;
- ripristino ed adeguamento della segnaletica verticale lungo i percorsi ciclabili, con sostituzione ed integrazione di quella esistente;
- opere su suolo pubblico, per migliorare la fruibilità dei percorsi, con interventi su scivoli e attraversamenti, allargamento e/o manutenzione di marciapiedi e banchine, ripristini di pavimentazioni e opere complementari tipo smaltimento acque meteoriche, adeguamento impianti semaforici ecc.;
- opere per la messa in sicurezza, complementari agli interventi di manutenzione e completamento, consistenti in fornitura e posa di dissuasori, transenne, dossi, new jersey, guard-rail ecc..

Pertanto il progetto definitivo, prevedere un'adeguata somma a disposizione per gli interventi di manutenzione e completamento di cui sopra, relativi all'attuazione di nuovi provvedimenti viabili, attualmente non prevedibili, quali istituzione, revocche, modifiche e/o aggiornamenti di ordinanze in materia di viabilità relative a provvedimenti di varia natura.

7 - CRONOPROGRAMMA OPERE PREVISTE -

Trattandosi di appalto riguardante lavori consistenti nell'esecuzione di singoli interventi diffusi sul territorio cittadino, il cronoprogramma è da intendersi ad andamento lineare costante, dal momento della consegna dei lavori e fino allo scadere del tempo utile stabilito.

In linea di massima, dopo i lavori su suolo pubblico, nei mesi invernali e cioè da novembre a febbraio, saranno effettuati lavori di segnaletica verticale, prevalenti sugli interventi di segnaletica orizzontale, limitati allo stretto necessario, questo dovuto a cause climatiche e di forza maggiore.

Nel rimanente periodo dell'anno, cioè da marzo a ottobre, i lavori di segnaletica orizzontale subiranno un incremento regolare rispetto ai lavori di segnaletica verticale, raggiungendo l'apice nei mesi estivi (giugno – luglio – agosto) per tornare ai livelli minimi nei mesi invernali, come già anzi descritto.

8 - CRONOPROGRAMMA DELLE FASI ATTUATIVE -

L'attività di progettazione si conclude con la redazione del presente progetto definitivo, successivamente si dovrà procedere con l'approvazione e richiesta di indizione gara, da completare entro l'anno corrente.

L'affidamento delle opere da realizzare potrà avvenire nei successivi mesi del nuovo anno, in primavera/estate, pertanto, considerati i tempi di esecuzione previsti, l'esecuzione dei lavori dovrà essere completata in giorni 300 naturali e consecutivi decorrenti dalla data di consegna dei lavori.

Considerata la tipologia delle opere e l'importo, si procederà con la redazione del Certificato di Regolare Esecuzione entro i termini previsti.

_____ § _____

Il sottoscritto progettista dichiara che il presente progetto risponde alle prescrizioni normative tecniche e legislative per le parti di specifica competenza.

Il progettista dei lavori

Arch. Loris FORGIA