

PROVINCIA DI VERCELLI COMUNE DI SALUGGIA



COMMITTENTE

COMUNE DI SALUGGIA
AREA TECNICA LL.PP.M.S - TECNICO MANUTENZIONI ORDinarie E
GESTIONE AREE VERDI - ORGANIZZAZIONE SERVIZI PUBBLICI DI
INTERESSE GENERALE

PROGETTO

- PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA -
PROGETTO PRELIMINARE
SISTEMAZIONE TRATTO DI MARCIAPIEDI
SULLA VIA G.B. DEMARIA

TITOLO

RELAZIONE TECNICO ILLUSTRATIVA, DOCUMENTAZIONE
FOTOGRAFICA, PRIME INDICAZIONI IN MATERIA DI
SICUREZZA e QUADRO ECONOMICO

PROGETTISTA

ARCH. DIEGO CENA

Documento informatico sottoscritto con firma
digitale ai sensi del D.Lgs. n. 82/2005 e ss.mm.ii.

II SINDACO

Geom. Firmino Barberis

IL RESPONSABILE UNICO DI PROCEDIMENTO

TECNICO LAVORI PUBBLICI
MANUTENZIONE AMBIENTE
Geom. Ombretta Perolio

DOC. A

SCALA

1:100

DATA

22.12.2021

AGGIORNAMENTI



STUDIO 2C Arch. DIEGO CENA - ITALY - 10034 - CHIVASSO (TO) - PIAZZA DELLA REPUBBLICA 2

CONTATTI: CELL. +393480561046 TEL. +39 011 2919368 FAX +39 011 2919368 - E-Mail: studio2c.cena@gmail.com - PEC: diegocena@architettorinopec.it - P.IVA 07920710014

STUDIO 2C Arch. Diego CENA si riserva la proprieta' di questo elaborato con la proibizione di riprodurlo o trasferirlo a terzi senza autorizzazione scritta.

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA – PROGETTO PRELIMINARE PER SISTEMAZIONE TRATTO DI MARCIAPIEDI SULLA VIA G.B. DEMARIA

RELAZIONE TECNICO ILLUSTRATIVA, DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA, PRIME INDICAZIONI IN MATERIA DI SICUREZZA e QUADRO ECONOMICO

1. Premessa.

La presente relazione riguarda la progettazione delle opere di **“Sistemazione dei marciapiedi con ridefinizione e riorganizzazione delle aree a parcheggio su entrambi i lati della Via G.B. DEMARIA nel tratto tra l’incrocio con la Via Roma ed il sovrappasso ferroviario”**.

Il rifacimento dei marciapiedi e delle aree a parcheggio in argomento si inserisce in un generale programma volto al miglioramento della viabilità che l’Amministrazione Comunale intende attuare per una più completa riqualificazione delle aree urbane della città.

2. Cenni storici del Comune di Saluggia con particolare riferimento all’assetto urbano e della viabilità - Descrizione situazione di rilievo e PRGC vigente

Il territorio di Saluggia sorge sulla sponda sinistra della Dora Baltea e su un terrazzo formatosi a seguito delle erosioni di tale fiume e confina a nord con i Comuni di Cigliano, a est con quelli di Livorno Ferraris e Lampero, a sud con quelli di Crescentino e Verolengo e ad ovest con Torrazza Piemonte e Rondissone.

Il primo documento nel quale risulta citata Saluggia risale agli anni 999 e 1000 (Diplomi di Ottone III) che definiscono questo territorio “un grande bosco naturale” posto sotto il potere temporale dei Vescovi di Vercelli.

Un documento datato 1536 descrive Saluggia luogo “piccolo, senza mura e fortificazioni “ e nel medesimo periodo (XV secolo) vennero costruite le rogge del Rotto e della Camera per risolvere il problema dell’aridità dei terreni.

In un altro documento del 1571 viene attestato che la seduta “Consigliare” fu tenuta “nel Recetto del Castello di Saluggia, nella sala del Palazzo ossia castello e nel medesimo anno risulta, da un “ordine” del Duca del Monferrato, la disposizione di sistemare le strade su tutto il relativo territorio comunale, ampliando altresì “la terra battuta delle vie in modo che quelli che si incontrano, possano darsi il passaggio sulla via stessa”.

Fino ad allora esistevano solo viottoli a passaggio unico ed in un successivo documento, datato 1652, viene evidenziata la presenza di sole sessanta case rimaste a Saluggia e solo nella seconda metà del Seicento la situazione andò migliorando con un costante aumento demografico.

Nel 1713, con la cosiddetta pace di Utrecht, ed il conseguente periodo di relativa tranquillità, in Saluggia si registrò un forte aumento demografico, passando da 915 abitanti di età superiore ai sei anni a 2063 unità nel 1778.

Nel 1777 il Comune diede l’incarico, ad un certo arch. Bottino, di redigere un “Piano” che definisse e regolasse le vie del Capoluogo e della frazione Sant’Antonino nonché del progetto per il livellamento della “Contrada del Castello con quella degli Ajrali dei Merlini” (o contrada di Porta Rossa, attuale via Lusani), che presentava un dislivello di 1,70 mt rispetto all’odierna via Don Carra.

Risale al 1792 la pubblicazione del Catasto Sabauda, che permette di analizzare l’assetto urbano definito a seguito del periodo di sviluppo che accompagnò la dominazione sabauda.

Nel 1852 fu iniziata la costruzione della linea ferroviaria per il collegamento di Torino a Vercelli e Novara e del relativo ponte ferroviario sulla Dora, successivamente raddoppiata nel 1889.

Nel 1856 fu costruita una nuova via che permise il collegamento dell’abitato con la stazione ferroviaria.

Sulla base delle analisi condotte sullo sviluppo urbanistico-edilizio del Comune di Saluggia si può ritenere che il suo abitato urbano abbia avuto una vera e propria estensione solo a partire dalla seconda metà del XVII secolo che vide il concentrico svilupparsi e da nucleo abitativo medievale, ben poco strutturato, privo di fortificazioni e gravitante nei pressi dell'antico ricetto, dare vita ad una programmata crescita urbanistica.

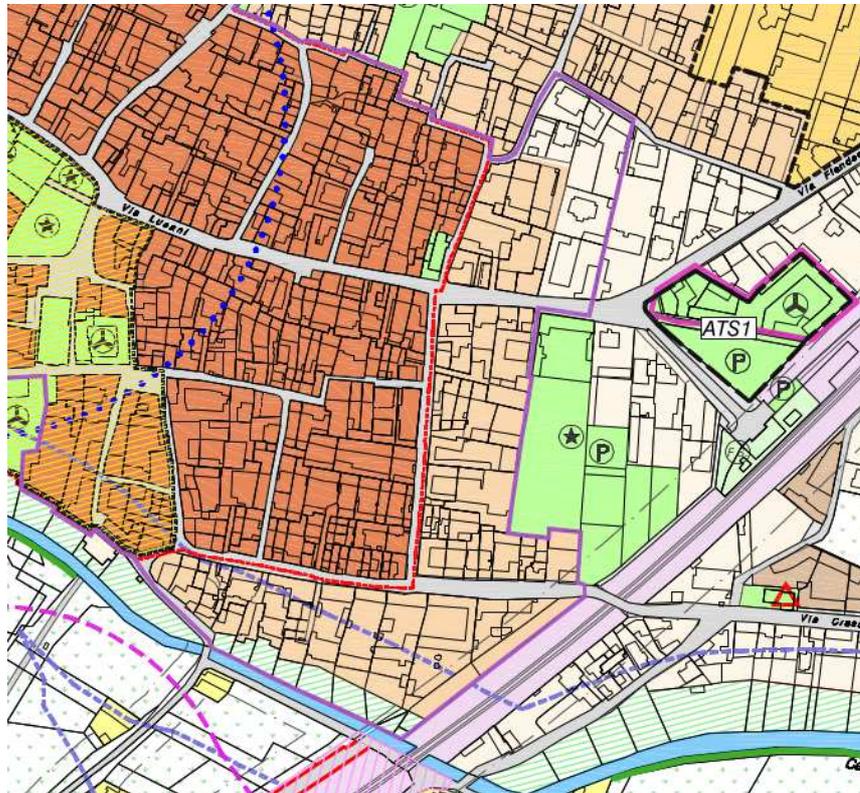
La cartografia di fine Settecento del Catasto Sabauda dimostra infatti come l'impianto urbanistico del centro storico fosse già da allora comparabile a quello attuale.

L'intervento in questione riguarda quindi la riqualificazione del tratto di Via G.B. DEMARIA, che risulta posizionata nel concentrico di Saluggia, nel tratto compreso tra il confine con il sedime ferroviario della Linea Torino-Milano e l'incrocio con la Via ROMA.



AREA DI INTERVENTO 

L'estratto cartografico sotto riportato definisce gli aspetti di carattere urbanistico – catastale dell'area oggetto di intervento.



LEGENDA PRGC

SPECIFICAZIONE RELATIVA AGLI USI PUBBLICI		AREE PER LA VIABILITA'		LUOGHI DEL COMMERCIO	
SERVIZI SOCIALI ED ATTREZZATURE A LIVELLO COMUNALE		VIABILITA' FERROVIARIA		ADDENSAMENTO STORICO RILEVANTE	
SCUOLE					
VERDE PUBBLICO, VERDE ATTREZZATO, GIOCO E SPORT		VIABILITA' STRADALE		LOCALIZZAZIONE COMMERCIALE URBANA NON ADDENSATA	
PARCHeggi DI USO PUBBLICO		STRADE DI PIANO			
ALTRI SERVIZI DI INTERESSE COMUNE		FASCE DI AMBIENTAZIONE STRADALE E FERROVIARIA		SISTEMA AGRICOLO-AMBIENTALE	
SERVIZI ALLE ATTIVITA' MANIFATTURIERE, COMMERCIALI E TERZINIE		CONFINI E RISPETTI		AREE DESTINATE AL SISTEMA DEI CANALI IRRIGUI	
SERVIZI PRIVATI DI USO PUBBLICO		CONFINE COMUNALE		SEDE DI SCORRIMENTO DELLE ACQUE DEMANIALI	
ATTREZZATURE DI INTERESSE GENERALE		DELLA VIABILITA'		ALTRE AREE DEMANIALI	
CIMITERO		DEI CAVI IRRIGUI		TERRENI AGRICOLI	
STAZIONE FERROVIARIA		DELLE ACQUE PUBBLICHE		SOGGETTI AL PIANO D'AREA DELLA FASCIA FLUVIALE DEL PO - AREA STRALCIO DELLA DORA BALTEA FINO AD APPROVAZIONE DEL P.N. AI SENSI DELL'ART. 27 DELLA L.R. 29 GIUGNO 2005, N°19, E S.M.E.I.	
DEPOSITO DI ZONA DEI MEZZI DI SOCCORSO DELLA CROCE ROSSA ITALIANA (C.R.I.)		DELLE LINEE ELETTRICHE AEREE AD ALTA TENSIONE		DI SALVAGUARDIA DELL'EDIFICATO	
CANILE MUNICIPALE		DEI POZZI DI CAPTAZIONE DEL LACQUEDOTTO		NORMALI	
DEPOSITO MUNICIPALE		DEGLI IMPIANTI DI DEPURAZIONE DB REFLUI URBANI		AZIENDA AGRICOLA E/O ATTIVITA' ZOOTECNICA FUORI DAL CENTRO ABITATO	
FISA PUBBLICA		DELLE AREE CIMITERIALI		TERRENI RINATURALEZZATI	
IMPIANTI TECNOLOGICI A RETE		DEGLI ALLEVAMENTI ZOOTECNICI E SISTENTI		TERRENI IL CUI USO E' STABILITO DALL'ENTE DI GESTIONE DELLE AREE PROTETTE DEL PO E DELLA COLLINA TORINESE	
POZZO DI CAPTAZIONE PER USO IDROPOTABILE				TERRENI ANTROPIZZATI DI COSTA	
CISTERNA ACQUA POTABILE				EDIFICI RESIDENZIALI ESISTENTI NON CONNESSI CON L'ATTIVITA' AGRICOLA E RELATIVE AREE DI PERTINENZA	
IMPIANTO DI DEPURAZIONE DEI REFLUI URBANI				EDIFICI ESISTENTI PER ATTIVITA' ZOOTECNICHE E RELATIVE AREE DI PERTINENZA	
ALTRI IMPIANTI TECNOLOGICI				EDIFICI ESISTENTI NON CONNESSI CON L'ATTIVITA' AGRICOLA ABBANDONATI O IN DBUSO	
AREE DI USO CIVICO				MANTENIMENTO DI FILARI ALBERATI	
ancorché diversamente rappresentate all'interno di dette aree sono da intendersi escluse le destinazioni d'uso previste dal presente S.U.G.					

L'area oggetto della presente proposta di riqualificazione presenta attualmente una viabilità a doppio senso di marcia con la presenza di un alternarsi di marciapiedi rialzati ed interrotti dai collegamenti agli accessi carrai privati, aventi dimensioni non omogenee e pavimentazione in forte stato di degrado.

Oggetto di risistemazione saranno anche tratti dell'attuale sedime stradale in zone ove dei cedimenti hanno creato avvallamenti e buche.

Resterà invariato il sistema di raccolta delle acque di prima pioggia che risultano convogliate nella rete fognaria comunale esistente.

Le riprese fotografiche riportate meglio illustrano l'attuale stato della via G.B. DEMARIA.





Come desumibile dalla documentazione fotografica sull'area urbana risultano presenti, oltre alle già citate opere di urbanizzazione, diversi sottoservizi e servizi in forma aerea.

3. Quadro delle esigenze da soddisfare.

Le opere, come già accennato, si inseriscono all'interno di un più ampio programma su tutto il territorio comunale di riorganizzazione in particolare della viabilità e dei parcheggi.

Le principali esigenze da soddisfare risultano sostanzialmente riferite alla necessità di incrementare sia per i residenti presenti che per quelli potenziali il reperimento di stalli per la

sosta delle automobili nonché rendere maggiormente sicura la percorribilità pedonale della via stessa.

La riorganizzazione delle aree per la sosta garantirà pure una maggiore sicurezza del percorso agli automobilisti che eviteranno di dover fare pericolose manovre sulla carreggiata per l'uscita dagli stalli e la delimitazione dei posti auto impedirà il cosiddetto fenomeno del "parcheggio selvaggio" attuato con la ricerca di un qualsiasi spazio disponibile che possa essere posizionata l'autovettura.

4. Descrizione dei lavori da realizzare e delle scelte progettuali

Il progetto di fattibilità tecnico-economica allegato è stato definito sulla base delle indicazioni fornite dai Servizi Tecnici dalla Pubblica Amministrazione Comunale e si sviluppa con una proposta che prevede il mantenimento dell'attuale dimensionamento del sedime viario con la realizzazione di n 7 stalli a parcheggio e la sistemazione con rifacimento dei marciapiedi attualmente presenti ai lati della Via della larghezza di mt. 1,50.

Le opere da realizzare consistono nella rimozione e successivo riposizionamento di cordoli in pietra a delimitazione dei marciapiedi, stalli per le auto realizzati con cubetti di Luserna carrabili forniti dal comune di Saluggia aventi caratteristiche simili a quelli attualmente presenti e sistemazione dei marciapiedi con pavimentazione in cubetti di Luserna realizzati con pendenze che possano garantire un adeguato deflusso e smaltimento delle acque piovane.

Completano i lavori l'adeguamento ai nuovi piani di calpestio dei pozzetti e delle caditoie esistenti e la sistemazione di alcune parti della pavimentazione del sedime stradale.

Le scelte progettuali da attuare prevedono inoltre il mantenimento degli attuali piani di quota sui vari accessi pedonali e carrai, la realizzazione di accessi ai marciapiedi a raso con il piano stradale e l'esecuzione di rampe che permettano l'adeguato superamento delle possibili barriere architettoniche presenti.

5. Verifica dei pareri e delle autorizzazioni utili alla definizione del procedimento di approvazione del progetto

5.1 Vincoli di carattere paesaggistico e storico-artistico

L'intervento non risulta soggetto alla autorizzazione della locale Commissione per il Paesaggio e/o della Soprintendenza ai Beni Architettonici ai sensi dell'articolo 136 e 142 del D.L. 22.01.2004, n. 42 (codice dei Beni Culturali e del Paesaggio) in quanto il tratto di Via G.B. DEMARIA interessato dagli interventi non risulta incluso nelle aree di interesse paesaggistico, storico, culturale documentario o archeologico.

5.2 Terre e rocce da scavo

Tutte le attività del cantiere saranno conformi alle disposizione della normativa vigente sulla produzione dei rifiuti, in particolare dovranno essere applicati i dettami del DPR 13/6/2017 n 120 sulla disciplina della gestione delle terre e rocce da scavo e nella successiva fase progettuale verrà valutata e definita la relativa discarica di riferimento.

5.3 Vincoli derivanti da interferenze con impianti esistenti

L'esecuzione degli scavi, se pur per altezze ridotte, potrebbe evidenziare la presenza di infrastrutture interrato da dover spostare e/o riposizionare e pertanto dovranno essere richiesti i necessari pareri ai vari Enti di appartenenza.

6. Confronti con soluzioni alternative

La soluzione progettuale presentata si inserisce all'interno di una fase di concertazione con la Pubblica Amministrazione Comunale come quella condivisa e che soddisfa le esigenze dalla medesima richieste e manifestate.

7. Prime indicazioni in materia di sicurezza

Per quanto attiene le lavorazioni di cantiere si potranno sviluppare su di un'area esterna alla viabilità principale e con la deviazione della viabilità pedonale in forma temporanea sul ciglio opposto della strada si consentirà di ottenere **un cantiere a basso livello di rischio** anche per la morfologia pressochè pianeggiante del sito.

Le problematiche di sicurezza sono connesse all'operatività ai margini della strada esistente per un rischio di interazione fra lavorazioni, transito autovetture e popolazione residente per il relativo passaggio stradale; tali criticità potranno essere superate solo attraverso una limitazione del passaggio stradale durante alcune fasi operative (es. scavi, posa cordoli, reinterri etc).

Per quanto riguarda gli oneri della sicurezza, da non assoggettare a ribasso, sono stati considerati:

Baracca di cantiere;

Bagni chimici;

Attività di coordinamento;

Dispositivi di protezione collettivi per lo sfasamento spaziale delle attività;

Mezzi di cantiere;

Segnaletica, realizzazione e manutenzione della viabilità di cantiere.

che possono essere quantificati in una somma pari a circa il 3,5% dell'importo complessivo dei lavori.

8. Dichiarazione di conformità e fattibilità dell'intervento

Ai sensi dell'art. 4, comma 16, del D.L. 5/10/1993 n. 398 convertito in legge 4/12/1993 n. 493, sostituito dall'art. 2 comma 60 della legge 23/12/1996 n. 662, il sottoscritto Arch. Diego CENA nato a Torino il 28.11.1974 e con studio in Chivasso – Piazza della Repubblica 2 Cf. CNEDGI74S28L219P – P.IVA 07920710014 iscritto all'Ordine Architetti TORINO al n 6526, nella sua qualità di progettista dei lavori in oggetto

DICHIARA

Che le opere di cui al progetto sono da ritenere conformi alle prescrizioni urbanistiche ed edilizie vigenti nel Comune di Chivasso (TO), nonché alle norme di sicurezza, sanitarie, ambientali e paesistiche di settore vigenti.

9. Cronoprogramma delle lavorazioni

Il cronoprogramma per la realizzazione delle opere in progetto si ritiene possa essere definito nei termini che seguono:

- progettazione definitiva – esecutiva stimata in 30 giorni.
- affidamento dei Lavori e consegna dei lavori stimati in 90 giorni
- attività di Esecuzione dei Lavori stimati in 150 giorni naturali e consecutivi
- attività di contabilità finale ed accertamento della Regolare esecuzione stimata in 60 giorni dalla data di ultimazione dei lavori

10. Quadro Economico di Spesa

Il quadro economico per la realizzazione delle opere in progetto si ritiene possa essere definito nei termini che seguono:

IMPORTO LAVORI		
Importo lavori a base d'asta	€	71.105,16
Importo oneri per la sicurezza non soggetti a ribasso	€	2.488,68
<i>Totale Importo Lavori</i>	€	73.593,84

SOMME A DISPOSIZIONE DELLA STAZIONE APPALTANTE		
Spese tecniche (compresa cassa di previdenza)	€	9.500,00
Incentivi art 113 d.Lgs. 50/2016 (2%) su importo lavori	€	1.422,10
indagini ambientali (caratterizzazione terre e rocce da scavo)	€	800,00
IVA su lavori aliquota 10%	€	7.359,38
IVA su spese tecniche aliquota 22%	€	2.090,00
Imprevisti e arrotondamenti	€	3.234,68
<i>Totale Somme a disposizione</i>	€	24.406,16

<i>Totale Importo Lavori + Totale Somme a disposizione</i>	€	98.000,00
---	----------	------------------

11. Note conclusive e finali

Per quanto involontariamente omesso e/o per maggiori chiarimenti sulle caratteristiche tecnico costruttive dell'intervento proposto si rimanda agli elaborati grafici allegati alla presente.

A completamento di quanto esposto nella presente relazione viene allegata la planimetria di progetto ed il computo metrico estimativo il tutto costituito dai seguenti elaborati :

Doc. A – Relazione tecnica illustrativa, documentazione fotografica, prime indicazioni in materia di sicurezza e quadro economico

Doc. B – Stima Sommaria della Spesa - Computo Metrico Estimativo

Tav. U - Planimetria Generale di Progetto scala 1/200

Chivasso, 22.12.2021

Arch. Diego CENA

