



COMUNE DI FAVARA

Provincia di Agrigento

UFFICIO TECNICO

Realizzazione parcheggio di interscambio in via Capitano Callea - Piazzale Giochi Olimpici

ELABORATI :

<input checked="" type="checkbox"/> Relazione Illustrativa dell' Intervento	<input type="checkbox"/> Capitolato Speciale Appalto e schema di contratto
<input type="checkbox"/> Stralci planimetrici (1:5000, P.R.G.)	<input type="checkbox"/> Piano sicurezza
<input type="checkbox"/> Documentazione fotografica	<input type="checkbox"/> Cronoprogramma
<input type="checkbox"/> Progetto e particolari	<input type="checkbox"/> Analisi prezzi
<input type="checkbox"/> Computo Metrico Estimativo	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Elenco prezzi	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Piano manutenzione	<input type="checkbox"/>

PROGETTISTI

*Arch. Francesco Criscenzo, Geom. Giuseppe Costanza, Geom. Gerlando Cognata, Geom. Angelo Montalbano
Geom. Michele Vinciguerra.*

Visti di approvazione:

IL R.U.P.
Ing. Francesco Bellavia



Visto il Sindaco
D.ssa Anna Alba

PREMESSA

Il Comune di Favara ha nel corso degli anni pianificato la mobilità con diversi interventi e piani sul traffico.

Risale ai fini degli anni 70 l'istituzione della prima Zona Traffico Limitato (Z.T.L.) che comprendeva la Via Kennedy – Via IV Novembre, ampliata e modificata con successive ordinanze.

La sosta a pagamento fu introdotta verso la metà del 2012 dapprima interessando alcune Vie del centro storico nonché la Piazza Cavour con poco più di una cinquantina di stalli di sosta a pagamento e progressivamente estesa in altre Vie, fino a raggiungere gli attuali 150 stalli di sosta a pagamento.

Nel 1997, in risposta alla normativa nazionale introdotta con D. Lgs.n.° 285 del 30/04/1992 e relativo regolamento di esecuzione D.P.R n° 495 del 16/12/1992, il **Piano Urbano Traffico approvato con delibera di C.C. N° 71 del 03/10/1998 è stato aggiornato nell' anno 2019 ed approvato con delibera di consiglio comunale n. 37 del 04/04/2019** che ad oggi rappresenta lo strumento vigente di riferimento in termini di programmazione e sviluppo della mobilità urbana.

RIFERIMENTI NORMATIVI E URBANISTICI

La prima definizione di PUT (Piano Urbano del Traffico) si ha con la circolare del Ministero dei Lavori Pubblici del 8 agosto 1986 n.2575 “Disciplina della circolazione stradale nelle zone urbane ad elevata congestione del traffico veicolare. Piani del Traffico”. Già in questa circolare vengono definiti gli aspetti peculiari che si ritroveranno nelle successive definizioni legislative. Oltre alla Circolare citata, di seguito riportiamo i principali riferimenti normativi utili per indicare i vincoli normativi per una corretta progettazione e gestione del piano in oggetto.

- Legge 24 marzo 1989 n.122 “Disposizioni in materia di parcheggi, programma triennale per le aree urbane maggiormente popolate, nonché modificazioni di alcune norme del testo unico sulla disciplina della circolazione stradale”, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959 n.393 mirante a finanziare la realizzazione di parcheggi in area urbana;
- D.Lgs n. 285 del 30 aprile 1992 e s.m.i. concernente il Nuovo Codice della Strada: le norme del Codice della Strada sono un vincolo inderogabile soprattutto per le regole di gestione, di approvazione, di istituzione, della segnaletica e del controllo della sosta. Sono diversi gli articoli del CdS che interessano la redazione di un Piano della Sosta, di seguito si riporta, in particolare, un estratto dell'articolo 7 del CdS:

“Articolo 7 . **Regolamentazione della circolazione nei centri abitati.**

1. Nei centri abitati i comuni possono, con ordinanza del sindaco: e) stabilire aree nelle quali è autorizzato il parcheggio dei veicoli; f) stabilire, previa deliberazione della giunta, aree destinate al parcheggio sulle quali la sosta dei veicoli è subordinata al pagamento di una somma da riscuotere mediante dispositivi di controllo di durata della sosta, anche senza custodia del veicolo, fissando le relative condizioni e tariffe in conformità alle direttive del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con la Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per le aree urbane; g) prescrivere orari e riservare spazi per i veicoli utilizzati per il carico e lo scarico di cose; ...

8. Qualora il comune assuma l'esercizio diretto del parcheggio con custodia o lo dia in concessione ovvero disponga l'installazione dei dispositivi di controllo di durata della sosta di cui al comma 1, lettera f), su parte della stessa area o su altra parte nelle immediate vicinanze, deve riservare una adeguata area destinata a parcheggio rispettivamente senza custodia o senza dispositivi di controllo di durata della sosta. Tale obbligo non sussiste per le zone definite a norma dell'art. 3 «area pedonale» e «zona a traffico limitato», nonché per quelle definite «A» dall'art. 2 del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 2 aprile 1968, n. 1444, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 97 del 16 aprile 1968, e in altre zone di particolare rilevanza urbanistica, opportunamente individuate e delimitate dalla giunta nelle quali sussistano esigenze e condizioni particolari di traffico.

9. I comuni, con deliberazione della giunta, provvedono a delimitare le aree pedonali e le zone a traffico limitato tenendo conto degli effetti del traffico sulla sicurezza della circolazione, sulla salute, sull'ordine pubblico, sul patrimonio ambientale e culturale e sul territorio. In caso di urgenza il provvedimento potrà essere adottato con ordinanza del sindaco, ancorché di modifica o integrazione della deliberazione della giunta. Analogamente i comuni provvedono a delimitare altre zone di rilevanza urbanistica nelle quali sussistono esigenze particolari di traffico, di cui al secondo periodo del comma 8. I comuni possono subordinare l'ingresso o la circolazione dei veicoli a motore, all'interno delle zone a traffico limitato, anche al pagamento di una somma...

... 11. Nell'ambito delle zone di cui ai commi 8 e 9 e delle altre zone di particolare rilevanza urbanistica nelle quali sussistono condizioni ed esigenze analoghe a quelle previste nei medesimi commi, i comuni hanno facoltà di riservare, con ordinanza del sindaco, superfici o spazi di sosta per veicoli privati dei soli residenti nella zona, a titolo gratuito od oneroso.”

- Direttiva Ministero dei Lavori Pubblici n. 146 del 24.06.95 per la “Redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico”, che fornisce, tra l'altro, importanti indicazioni sulla sosta, sia come servizio sia per incidere sui fattori della mobilità. Se ne riportano alcune parti:

“3.2.3 – Principali interventi intermodali

La politica delle alternative modali viene in generale resa efficiente attraverso l'applicazione contestuale -da un lato- di forme di incentivazione dell'uso dei cosiddetti modi alternativi e - dall'altro lato - di forme di disincentivazione dell'uso degli autoveicoli per il trasporto individuale privato, con il vincolo – non sopprimibile - che la capacità di trasporto alternativa fornita risulti in grado di assorbire - ad un livello di servizio accettabile - le quote di domanda ad essa trasferite dal sistema individuale privato. In quest'ambito di interventi rientrano misure molto varie, di carattere tecnico, normativo e tariffario; ad esempio sono ipotizzabili forme di facilitazione per l'utilizzazione dei taxi e delle autovetture ad uso collettivo (car pool), in contrapposizione all'adozione di restrizione alla circolazione delle autovetture ad uso individuale. Tra di essi risultano particolarmente significativi due tipi di intervento: – la realizzazione di aree di sosta dove lasciare la propria autovettura e proseguire lo spostamento con un altro modo di trasporto (parcheggi di scambio, intesi in questo contesto come forma di disincentivazione all'uso di autovetture per il trasporto individuale privato): ... I parcheggi di scambio, specie nelle aree urbane di maggiori dimensioni, incoraggiano infatti la intermodalità dei movimenti sulle direttrici centro-periferia, prevedendo adeguati spazi di sosta, preferibilmente custoditi, in prossimità delle principali interconnessioni tra la rete viaria di adduzione all'area urbana ed i terminali periferici delle linee di trasporto pubblico collettivo. ... Detti parcheggi risultano analogamente utili anche nelle aree urbane di minori dimensioni laddove non esiste il servizio di trasporto pubblico, con riferimento alla possibilità di proseguire lo spostamento a piedi con un percorso pedonale di accettabile lunghezza. – D'altro verso, la tariffazione della sosta su strada in determinati ambienti urbani e/ o, eventualmente, dell'accesso veicolare individuale a tali ambienti, conduce ad una riduzione della domanda di mobilità motorizzata individuale...”

In funzione del grado di affinamento delle proposte di intervento i contenuti del PGTU vengono distinti su tre livelli di progettazione:

- Il Piano Urbano Traffico (PUT).

- I Piani Particolareggiati intesi come progetti di massima per l'attuazione del piano.
- I Piani esecutivi intesi quali progetti esecutivi dei piani particolareggiati del traffico urbano.

GLI OBIETTIVI

Con l'incremento del numero degli automezzi e della mobilità nei centri storici il problema della sosta è divenuto in molte città elemento importante della qualità di vita. Nelle condizioni attuali e nelle previsioni future, è convinzione comune che non sia sufficiente garantire soltanto l'efficienza degli spostamenti: si tratta di mettere in pratica un'idea di città sostenibile, dove la mobilità, indispensabile per la vitalità della città, si armonizzi con l'equilibrio ambientale dei luoghi e degli spazi naturali. Accessibilità e sostenibilità sono tra i principi ispiratori del Piano della Sosta del Centro Storico, quale aggiornamento del PUT. La conciliazione di questi principi è necessaria per garantire sicurezza ed affidabilità di movimento a tutti gli utenti della strada (intervenendo anche sulla riduzione del limite massimo di velocità del traffico veicolare all'interno del centro storico e dell'intero centro abitato) per prevenire le emergenze ambientali, per valorizzare i luoghi centrali mantenendone la pluralità di funzioni, questione che rappresenta uno degli elementi per sostenere il piano di riqualificazione del centro storico, insieme a molti altri fattori, come la promozione di immagine, l'arredo urbano, la ristrutturazione e la fruibilità di immobili di proprietà comunale, la riqualificazione dei negozi e il continuo sviluppo dell'offerta di iniziative, culturali e di intrattenimento in genere, che possano aumentare sempre di più la capacità di attrazione del centro storico. Il piano della sosta mira ad individuare i primi elementi per una strategia collettiva di intervento nel medio – lungo periodo, che renda attraente un sistema di mobilità collettiva integrato ed alternativo al mezzo individuale, che attribuisca pari dignità agli spostamenti effettuabili con modi di trasporto collaterali (a piedi, in bicicletta). Per affrontare consapevolmente il tema della sosta che oggi non può più essere una immotivata e indifferenziata offerta di parcheggi, ma la conseguenza di una valutazione dello sviluppo di tutte le componenti della mobilità proiettate nel tempo, ci si è posti alcuni obiettivi prioritari che possono così riassumersi:

- migliorare l'utilizzo delle aree di sosta ed in particolare con la realizzazione di parcheggi di scambio che consentono il decongestionamento del traffico urbano tramite l'incentivo di utilizzo dei mezzi pubblici in considerazione che attualmente il Comune di Favara dispone del servizio di n. 2 linee urbane, ed il collegamento con il capoluogo, con la Città di Agrigento, con il Villaggio Mosè ed il Comune di Canicatti, viene effettuato tramite mezzi pubblici.
- migliorare l'accessibilità al centro storico;
- migliorare la circolazione veicolare con conseguente riduzione dei tempi di ricerca del parcheggio (aumento del turn-over negli stalli di sosta e miglioramento della segnaletica verticale, anche attraverso l'incremento dei pannelli a messaggio variabile);

INTRODUZIONE

La presente relazione viene redatta nell'ambito della redazione del progetto relativo alla realizzazione di un parcheggio di scambio in Via Capitano Callea e nel Piazzale dei Giochi Olimpici.

DESCRIZIONE DELL' AREA D'INTERVENTO

L'area oggetto di intervento, denominata Piazzale dei Giochi Olimpici, di forma pressoché triangolare, con una superficie di circa 3922 mq., senza alcun fabbricato in superficie, si trova compresa tra la Via Capitano Callea – Via Cicero Di Francisca – Viale dello Sport., individuata catastalmente al Foglio 25 del NCU, ed è di proprietà del Comune di Favara., si colloca in prossimità della strada statale 640, e della S.P. n. 3 importante asse di penetrazione urbana in direzione del centro del paese. Su detta area non gravano vincoli di natura ambientale, monumentale, archeologica, paesaggistica, idrogeologica o altri vincoli previsti da leggi speciali che ostano alla realizzazione dell'intervento o che lo subordinano ad autorizzazioni di altre autorità.

L'area è collocata in un ambito urbano periferico e riveste di una particolare importanza in quanto si trova immediatamente all'ingresso della città sul lato nord e nelle immediate vicinanze degli innesti della S.S. 640 (Agrigento – Caltanissetta) della S.S. 189 (Agrigento – Palermo) e delle S.P. (Favara - Aragona) (Favara – Grotte) (Favara – Racalmuto). Detta area è il punto di arrivo e partenza della maggior parte delle linee sia urbane che extraurbane diventando luogo di elevato transito pedonale, inoltre è contornata, da servizi commerciali, strutture sportive, che intensificano ancora di più il traffico. Il progetto ha lo scopo di migliorare la situazione dei parcheggi, che attualmente sono dislocati su tutto il Piazzale dei Giochi Olimpici e nelle zone limitrofe, inoltre creare un'area di servizio da usufruire da parte delle persone che arrivano da fuori tramite l'utilizzo di mezzi pubblici per recarsi all'interno della città.

DESCRIZIONE DEI LAVORI

Il presente progetto esecutivo prevede principalmente le seguenti lavorazioni :

Gli interventi prevedono il rifacimento del manto stradale, attualmente in conglomerato bituminoso, in modo da consentire l'eliminazione di zone dissestate o compromesse nella loro funzionalità, in pratica verrà rimosso, mediante fresatura, l'attuale strato di conglomerato superficiale in modo da rendere la superficie livellata e adeguatamente grezza atta a ricevere ed ad aggrappare il successivo manto d'usura, ottenendo così una sede stradale compatta che ne impedisca le infiltrazioni di sostanze che, con il tempo, favorirebbero il dissesto e lo sgretolamento dello stesso, invece in altri tratti verrà prevista, una risagomatura con binder e tappetino d'usura per sistemare sia i dislivelli che gli avvallamenti attualmente presenti sul manto stradale. Per la precisazione si prevede di mettere in opera due strati di conglomerato bituminoso formati da uno di "binder" di 4 cm. e uno strato di usura (tappetino) rivestimento miscelato a caldo con bitume modificato dello spesso di 3 cm. adeguatamente costipato e collegato allo strato sottostante con l'adesivo necessario per dare il lavoro finito e pronto a regola d'arte onde evitare eventuali scorrimenti fra i vari strati in quanto

maggiore sarà l'aggrappo e migliore sarà la trasmissione dei carichi in modo particolare quelli dinamici, inoltre si garantirà una aderenza adeguata anche in condizioni di bagnato. In vari punti inoltre verrà realizzata la segnaletica stradale orizzontale costituita da strisce pedonali (su sfondo colorato o naturale), segnali di stop/precedenza con strisce/triangolo di vernice rifrangente, infine verranno realizzati con vernice catarifrangente tutti gli stalli di sosta previsti in progetto. Si prevede infine la realizzazione di una colonnina per la ricarica di automezzi elettrici. I lavori da realizzare sinteticamente si possono riassumere come segue:

- scarifica del manto stradale.
- formazione del nuovo manto stradale dello spessore di 4-7 cm. compressi mediante la stesa a caldo, con macchina vibrofinitrice, di conglomerato bituminoso successivamente rullato;
- riparazione e riadattamento dei marciapiedi esistenti;
- realizzazione di tutta la segnaletica orizzontale ;
- installazione di segnaletica verticale ;
- installazione di colonna per ricarica di automezzi elettrici ;

Il progetto prevede la realizzazione dei seguenti stalli di sosta :

- n. 49 stalli di sosta per autovetture di cui n. 02 stalli di sosta per persone diversamente abili;
- n. 02 stalli di sosta per autobus;
- n. 08 stalli di sosta per moto e ciclomotori;
- n. 28 stalli per biciclette e/o biciclette elettriche

ABBATTIMENTO DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE

Per quanto riguarda l'abbattimento delle barriere architettoniche è stato fatto riferimento al Decreto Ministeriale - Ministero dei Lavori Pubblici 14 giugno 1989, n. 236, "Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visitabilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica sovvenzionata e agevolata, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche" e Decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1996, n. 503, "Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici." Nella progettazione sono stati previsti gli stalli riservati esclusivamente ai diversamente abili (come previsto da normativa, uno stallo ogni cinquanta posti macchina), disposti in linea di dimensioni 2,40x6,00 mt per garantire al disabile gli opportuni spazi di movimento. Detti posti auto per agevolare le persone su sedia a ruote sono stati collocati nel punto più vicino al varco pedonale e verranno contraddistinti con opportuna segnaletica a terra e cartellonistica. La pavimentazione degli stalli per i diversamente abili sarà la stessa dell'intera pavimentazione dell'area interessata al progetto, per favorire una migliore fruibilità dell'area anche a persone con ridotte o impedito capacità motorie.

L'importo dei lavori ammonta complessivamente a € 259. 819,56 (duecentocinquantanovemila ottocentodiciannove euro e cinquantasei centesimi) così ditinto :

A) Lavori a Base di appalto:	
1 lavori a misura soggetti a ribasso	€ 182.475,29
2 oneri per la sicurezza non soggette a ribasso	€ 3.723,99
Totale lavori a base di appalto	A) € 186.199,28
B) Somme a disposizione dell'amministrazione:	
1 IVA 22% su A	€ 40.963,84
2 comp tec. 2% su A	
(art 113 d.lgs50/2016)	€ 3.723,99
3 Oneri accesso in	
discarica IVA incl.	€ 10.000,00
4 accantonamento(art 12 D.P.R.	
207/2010 3% su A)	€ 5.585,98
5 imprevisti e arroton. 5% di A	€ 9.309,96
6 spese di pubblicità e gara	€ 2.536,51
7 spese per allaccio	
ENEL colonnina	€ 1.500,00
Totale somme a disposizione B	€ 73.620,28 € 73.620,28
Totale complessivo	€ 259. 819,56



I progettisti

[Handwritten signatures of the designers]