



PROVINCIA DI **PESCARA**



**SETTORE V - OPERE PUBBLICHE E MANUTENZIONI**  
*PIAZZA ITALIA N° 30 – 65121 PESCARA*

---

**OGGETTO DELL'INTERVENTO:**  
**Corridoio Verde Adriatico. Completamento ed adeguamento della rete ciclabile costiera della Provincia di Pescara. PAR-FAS 2007/2013**

---

**PROGETTO ESECUTIVO**

*(redatto ai sensi e per gli effetti dell'art. 93 del D.P.R. 163/2006)*

---

**RELAZIONE TECNICA SPECIALISTICA**

---

Data, 01/2015

Il Progettista  
ING. EMANUELE UCCI  
ARCH. FLORIANA CESARONE

Il Responsabile del Procedimento  
GEOM. MARIO LATTANZIO

## **A. NORMATIVA DI RIFERIMENTO**

### **1. LEGGI E NORME.**

#### **1.1. Costruzioni di strade e piste ciclabili**

- D.M. LL.PP. n. 557 del 30/11/1999: Regolamento per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili.
- D.M. INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI n. 5 del 05/11/2001: Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade.
- D.M. INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI del 10/07/2002: Disciplinare tecnico relativo agli schemi segnaletici, differenziati per categoria di strada, da adottare per il segnalamento temporaneo.
- D.M. INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI del 22/04/2004: Adeguamento strade esistenti.
- D.M. INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI del 19/04/2006: Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali.

#### **1.2. Codice della strada**

- D.L.vo n. 285 del 30/04/1992 e successive modifiche: Nuovo Codice della Strada.
- D.P.R. n. 495 del 16/12/1992 e successive modifiche: Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo Codice della Strada.
- D.L.vo n. 9 del 15/01/2002: Disposizioni integrative e correttive del nuovo codice della strada, a norma dell'art. 1, comma 1, della Legge n. 85 del 22/03/01.

#### **1.3. Barriere architettoniche**

- DPR n. 384 del 27/04/1978: Regolamento di attuazione del dell'art. 27 della L. 18/1971, a favore dei mutilati e invalidi civili, in materia di barriere architettoniche e trasporti pubblici.
- D.M. LL.PP. n. 236 del 14/06/1989: Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adattabilità, la visitabilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica sovvenzionata e agevolata, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche.
- DPR n. 503 del 24/07/1996: Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici.

#### **1.4. Sicurezza**

- D.M. 10/07/2002: Disciplinare tecnico relativo agli schemi segnaletici, differenziati per categoria di strada, da adottare per il segnalamento temporaneo.
- D.L.vo n. 81 del 09/04/2008: Attuazione dell'art. 1 della Legge n. 123 del 03/08/2007 in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro.
- D.M. 04/03/2013: Criteri minimi per la posa, il mantenimento e la rimozione della segnaletica di delimitazione e di segnalazione delle attività lavorative che si svolgono in presenza di traffico veicolare.

## **B. GENERALITA' DI PROGETTO**

### **1. DESCRIZIONE GENERALE DELL'INTERVENTO.**

#### **1.1. Denominazione del progetto.**

Corridoio Verde Adriatico. Completamento ed adeguamento della rete ciclabile costiera della Provincia di Pescara. PAR-FAS 2007/2013.

#### **1.2. Ente proponente/realizzatore/gestore.**

L'Ente proponente e realizzatore è l'Amministrazione Provinciale di Pescara; l'Ente gestore sarà l'Amministrazione Comunale competente territorialmente.

#### **1.3. Obiettivi e finalità dell'intervento.**

L'amministrazione Provinciale intende completare la realizzazione della pista ciclabile lungo la costa adriatica nell'ambito territoriale della Provincia di Pescara.

#### **1.4. Generalità**

La pista ciclabile in questione, assume caratteristiche tecniche conformi al "Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili" (D.M. LL.PP. n. 557 del 30/11/1999).

L'intervento prevede la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria a doppio senso di marcia, la cui sede è fisicamente separata da quella relativa ai veicoli a motore ed ai pedoni attraverso idonei spartitraffico longitudinali fisicamente invalicabili.

La larghezza complessiva minima della pista ciclabile, con due corsie contigue dello stesso od opposto senso di marcia, è di 2,50 ml.

La larghezza dello spartitraffico fisicamente invalicabile che separa la pista ciclabile in sede propria dalla carreggiata destinata ai veicoli a motore, non può essere inferiore a 0,50 ml.

La velocità di progetto, in considerazione delle caratteristiche urbane ed extraurbane dello sviluppo del percorso e delle indicazioni della bozza di Schema Direttore 2 del PTCP, è stata assunta in 15 km/h.

Il raggio minimo di curvatura adottato (tabella di Richard) è stato di 15,00 ml, adeguato alla velocità di 25 km/h.

La visuale libera assume costantemente valori sufficienti (25/35 ml) per la velocità di progetto prevista (tempo di percezione più tempo di inerzia pari a max 2,5 secondi) per consentire di arrestarsi in uno spazio di 3,00 ml.

Per quanto attiene alle caratteristiche altimetriche del percorso si specifica che la pendenza longitudinale della pista ciclabile in sede propria, in generale, non può superare il 5% fatta eccezione per le rampe degli attraversamenti ciclabili a livelli sfalsati.

La pendenza longitudinale media delle piste medesime non deve superare il 2% salvo deroghe documentate.

Gli attraversamenti delle carreggiate stradali effettuati con piste ciclabili saranno realizzati con le stesse modalità degli attraversamenti pedonali.

La segnaletica stradale verticale ed orizzontale della pista ciclabile sarà realizzata secondo quanto previsto dal Codice della Strada e dal Regolamento di esecuzione e di attuazione.

La pavimentazione del percorso ciclabile è realizzata, in generale, in conglomerato bituminoso con sottostante massiciata in misto frantoiato e/o massetto cementizio di 15 cm (min.) con rete elettrosaldata.

L'intervento riguarderà complessivamente circa 2.320,00 ml di piste di nuova realizzazione e 3.053,00 ml di adeguamenti dell'esistente, per un totale di 5.373,00 ml.

## **2. DISPONIBILITA' DELLE AREE.**

È stato eseguito l'accertamento in ordine alla disponibilità delle aree da utilizzare, già da tempo in godimento da parte dell'Amministrazione Comunale o dell'Ente proprietario delle strade.

Per le aree non di proprietà dell'Amministrazione Comunale o dell'Ente proprietario delle strade, a cui si riferisce l'intervento, si procederà con il procedimento espropriativo secondo il "Testo Unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazioni per pubblica utilità" di cui al D.P.R. n. 327 del 08/06/2001 e successive modificazioni ed integrazioni.

Saranno a carico dell'impresa aggiudicatrice eventuali oneri derivanti da occupazione di beni immobili di proprietà privata o da danni provocati da mezzi d'opera o personale, tenendo sollevata da ogni responsabilità ed azione risarcitoria l'Amministrazione Comunale.

## **C. RELAZIONE TECNICO ILLUSTRATIVA**

### **1. DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO**

#### **1.1. TRATTO A (Comune di Montesilvano e Città S. Angelo)**

Tratto A – Realizzazione pista ciclabile sulle rampe del viadotto dell'Adriatico (verrà rivisitato il progetto del ponte già appaltato e seguirà un iter procedurale a parte).

Si riportano le principali caratteristiche del viadotto dell'Adriatico:

*“E' costituito da una struttura in acciaio con l'impalcato sostenuto da 4 antenne ed un sistema di stralli ed ha una lunghezza di 188,60 ml.*

*Il Ponte dell'Adriatico è inserito nell'ambito dei lavori di “realizzazione della viabilità di collegamento tra la variante S.S. n. 16 ed i comuni di Montesilvano e Città Sant'Angelo”. L'opera consente l'attraversamento stradale e ciclabile del fiume Saline, in corrispondenza della sua foce.*

*Il ponte presenta un impalcato continuo di 188,6 ml (42,60 + 103,40 + 42,60 ml) direttamente appoggiato sui traversi di collegamento delle antenne e sulle due spalle, e sostenuto da 20 stralli su ognuno dei due lati, con passo di 8,52 ml e 9,40 ml. Gli stralli sono agganciati a 2 coppie di antenne di altezza pari a 34,0 ml e 36,85 ml. Gli stralli di estremità sono connessi alle spalle in modo da controllare gli spostamenti longitudinali delle antenne e limitare, in tali elementi, gli effetti del secondo ordine nella direzione soggetta alla massima deformazione. In direzione trasversale, le antenne sono collegate tra loro mediante un traverso rigido a sezione scatolare, posto immediatamente al di sotto dell'impalcato. Gli stralli sono costituiti da un sistema a trefoli paralleli adeguatamente protette contro la corrosione e le antenne sono costituite da sezioni tubolari metalliche riempite di conglomerato cementizio armato, nella parte inferiore”.*

*A contenimento della sede stradale è prevista la realizzazione di un impalcato a struttura mista acciaio-calcestruzzo. La struttura metallica si compone di due travi longitudinali poste ad interasse di 14,10 ml con sezione a doppio T e collegate da traversi, ad altezza variabile, ad interasse longitudinale di 4,26 ml nelle campate laterali e di 4,70 ml nella campata centrale. I traversi si estendono in aggetto oltre le travi, a destra per una lunghezza variabile tra 4,00 ml e 7,50 ml ed a sinistra per 1,10 ml. La soletta in cls di spessore pari a 25 cm è gettata in opera con l'impiego di predalle ed è connessa alle travi principali con pioli tipo Nelson.*

*L'impalcato ha una larghezza complessiva variabile da 19,20 ml a 22,70 ml, a contenimento della carreggiata di 11,30 ml, due cordoli di 0,75 ml per l'alloggiamento delle barriere, due percorsi di servizio in corrispondenza degli attacchi degli stralli e di un percorso ciclo-pedonale con larghezza minima di 2,50 ml.*

Su questo tratto verranno investiti circa € 180.000,00 (la previsione di spesa è inserita nel quadro economico dei lavori). La progettazione riguarderà la realizzazione della pista ciclabile sulle rampe fino alle due rotonde, quella situata a nord sul territorio di Città S. Angelo (PE) e quella a sud del fiume Saline sul territorio di Montesilvano (PE). Avrà procedimento e rendicontazione a parte.

#### **1.2. TRATTO B (Comune di Montesilvano)**

Tratto B – dal Ponte dell'Adriatico a Via Carlo Maresca (zona grandi alberghi)

Questo tratto di nuova realizzazione, di lunghezza complessiva di circa 439,00 ml e larghezza di 2,50 ml, si snoda dalla rotonda del Ponte Adriatico (da realizzarsi a cura della Provincia con altro e specifico intervento, già appaltato) fino a Via Aldo Moro (riviera), attraversando l'area ovest del Palazzo dei Congressi.

Le tipologie costruttive di intervento sono di seguito descritte:

- scavi di sbancamento
- fresatura di massetto in calcestruzzo
- demolizione di aiuola spartitraffico
- cassonetto stradale per pista ciclabile costituito da:
  - 1) materiale arido (tout-venant) s=30 cm

2) misto stabilizzato s=10 cm

3) tappetino di usura in conglomerato bituminoso s=3 cm

- realizzazioni di rampe per marciapiedi con cordoli in c.a.v. prefabbricati e tappetino in conglomerato bituminoso su massetto h=15 cm in calcestruzzo classe resistenza 200 armato con rete elettrosaldata Ø 8/15"
- installazione di bande sonore di rallentamento e "occhi di gatto"
- applicazione di vernice bicomponente su asfalto (pista ciclabile)
- esecuzione di segnaletica orizzontale ed installazione di segnaletica verticale.

La realizzazione dei marciapiedi e della pista ciclabile, per la limitata estensione dell'intervento, non altererà il sistema di raccolta delle acque meteoriche.

### **1.3. TRATTO C (Comune di Montesilvano)**

Tratto C – da Via Carlo Maresca a Via Arno (by- passando la rotonda di Via Marinelli)

La pista ciclabile esistente presenta una larghezza variabile (da 1,90 a 2,20 ml), trattasi di pista in sede propria con doppio senso di marcia fiancheggiata da un marciapiedi e da un'aiola di protezione con alberature.

Lo scavalco della rotonda di Via Marinelli fino a Via Isonzo, sarà oggetto di studio progettuale da parte del Comune di Montesilvano (PE).

Lo sviluppo complessivo del tratto da adeguare è 3.053,00 ml.

Le tipologie costruttive di intervento sono di seguito descritte:

- demolizione di cordolo del marciapiedi per adeguare la larghezza della pista a 2,50 ml, come previsto dal D.M. LL.PP. n. 557 del 30/11/1999
- realizzazione di rampe per marciapiedi con cordoni di marmo e lastre di marmo "bucchiardato" antiscivolo (risagomatura con conglomerato bituminoso della pista ciclabile ove necessario per limitare l'ingombro della rampa all'interno del marciapiedi)
- realizzazione di raccolta acque meteoriche con sistema a "bocche di lupo" lungo la pista ciclabile e/o adeguamento della fognatura di raccolta (pozzetti, chiusini e tubazioni) per il collegamento alla rete esistente
- adeguamento delle fermate dell'autobus con marciapiedi costituito da:
  - 1) massetto h=15 cm in calcestruzzo classe resistenza 200 armato con rete elettrosaldata Ø 8/15"
  - 2) pavimentazione in "betonella" (tipo, colore e dimensioni di quella esistente) su strato di sabbia
  - 3) cordoni di marmo perimetrale
  - 4) rampe per pista ciclabile con tappetino di usura in conglomerato bituminoso s=3 cm
- realizzazione di cordolo spartitraffico tra la pista ciclabile e la carreggiata stradale (La=50 cm min.) con cordoni di marmo e pavimentazione in "betonella"
- spostamento di porta bici
- applicazione di vernice bicomponente su asfalto (pista ciclabile)
- esecuzione di segnaletica orizzontale ed installazione di segnaletica verticale.

### **1.4. TRATTO D (Comune di Montesilvano)**

Tratto D – da Via Arno al confine nord del Comune di Pescara

Lo sviluppo complessivo del tratto di nuova realizzazione, è della lunghezza di circa 380,00 ml.

L'intervento si svilupperà su parte della carreggiata stradale (lato mare) attualmente utilizzata a parcheggio; i posti macchina eliminati da Via Arno a Via Livenza saranno recuperati in parte con i nuovi parcheggi antistante lo stabilimento balneare "Il Tortuga", previa di demolizione di parte dei marciapiedi, ed in parte su Via Crati (quest'ultima da sistemarsi a cura del Comune).

Le tipologie costruttive di intervento sono di seguito descritte:

- demolizione di cordolo del marciapiedi per adeguare la larghezza della pista a 2,50 ml, come previsto dal D.M. LL.PP. n. 557 del 30/11/1999

- realizzazione di rampe per marciapiedi con cordoni di marmo e lastre di marmo “bucciardato” antiscivolo
  - realizzazione di raccolta acque meteoriche con sistema a “bocche di lupo” lungo la pista ciclabile e/o adeguamento della fognatura di raccolta (pozzetti, chiusini e tubazioni) per il collegamento alla rete esistente
  - adeguamento delle fermate dell’autobus con marciapiedi costituito da:
    - 1) massetto h=15 cm in calcestruzzo classe resistenza 200 armato con rete elettrosaldata Ø 8/15”
    - 2) pavimentazione in “betonella” (tipo, colore e dimensioni di quella esistente) su strato di sabbia
    - 3) cordoni di marmo perimetrale
    - 4) rampe per pista ciclabile con tappetino di usura in conglomerato bituminoso s=3 cm
  - realizzazione di cordolo spartitraffico tra la pista ciclabile e la carreggiata stradale (La=50 cm min.) con cordoni di marmo e pavimentazione in “betonella”
  - spostamento di porta bici
  - spostamento insegna benzinaio ERG
- realizzazione di area a parcheggio (lato pineta) della carreggiata costituito da:
- 1) demolizione di marciapiede esistente
  - 2) fresatura di pavimentazione stradale
  - 3) posa in opera di pavimentazione in c.a.v. prefabbricata tipo “erborella”
  - 4) adeguamento del marciapiede esistente (lato pineta).

### **1.5. TRATTO E (Comune di Pescara)**

Tratto E – dal teatro “G. D’Annunzio” a Via Celommi (stabilimento balneare “La Caravella”).

Lo sviluppo complessivo del tratto via Primo Vere di nuova realizzazione, è della lunghezza di circa 1,500,00 ml; questo tratto si svilupperà per tutta la sua lunghezza sul marciapiedi interno (lato pineta).

E’ stato individuato il tratto di marciapiedi interno (lato pineta) per le motivazioni di seguito indicate:

- in generale, l’attuale larghezza del marciapiedi permette l’inserimento della pista ciclabile anche se in sede promiscua con la viabilità pedonale
- il marciapiede (lato pineta) è quello con minor flusso pedonale, soprattutto nel periodo estivo di maggior utilizzo della zona rivierasca.

Saranno curate con accorgimenti tecnici, le interferenze con le strade ortogonali a Via Primo Vere.

Le tipologie costruttive di intervento sono di seguito descritte:

- demolizione di aiuola spartitraffico e rimozione di recinzioni (staccionate in legno)
- scavi di sbancamento
- cassonetto stradale per pista ciclabile costituito da:
  - 1) materiale arido (tout-venant) s=30 cm
  - 2) misto stabilizzato s=10 cm
  - 3) tappetino di usura in conglomerato bituminoso s=3 cm
- rampe per marciapiedi con cordoni e lastre in marmo “bucciardato” antiscivolo e pavimentazione in lastre di porfido
- in corrispondenza di Piazzale Le Laudi, realizzazione di isola spartitraffico per alloggiamento dei cassonetti della nettezza urbana ed installazione di faretti carrabili sui bordi dell’attraversamento pedonale per migliorare la sicurezza dei ciclisti
- adeguamento di aiuole poste sul marciapiede (lato pineta) per garantire la larghezza della pista ciclabile ed eliminare possibili pericoli per gli utenti della pista ciclabile con la rimozione dei bordi in cls delle aiuole ed installazione di grigliati “salvapianta” posti allo stessa quota della pista ciclabile e/o marciapiedi
- ripristino della pavimentazione in conglomerato bituminoso dei marciapiedi ove deteriorata con fresatura e tappetino di usura in conglomerato bituminoso s=3 cm

- installazione di bande sonore di rallentamento, “occhi di gatto” e dissuasori (marciapiede lato pineta c/o Via Celommi)

Tra via Primo Vere e via Celommi sarà rimossa la fermata dell'autobus e spostata verso Sud e si realizzerà un nuovo marciapiedi con pista ciclabile con le tipologie costruttive sopra riportate.

Le ulteriori opere previste possono essere sintetizzate in:

- fresatura di pavimentazione in conglomerato bituminoso dei marciapiedi, ove deteriorati, e ripristino con tappetino di usura in conglomerato bituminoso s=3 cm;
- realizzazione di recinzione con paletti in legno;
- demolizione di murature in mattoni e/o calcestruzzo;
- rimozione di segnaletica stradale verticale;
- riquotatura di pozzetti dei servizi pubblici e privati posti in carreggiata o banchina.

Lungo tutti i tratti verrà realizzata idonea segnaletica verticale ed orizzontale conforme al D.L.vo n. 285 del 30/04/1992 “Nuovo Codice della Strada” ed al D.P.R. n. 495 del 16/12/1992 “Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo Codice della Strada” e successive modifiche.

Per quanto altro non specificato si rimanda agli elaborati progettuali architettonici.



## **D. VINCOLI ESISTENTI**

### **1. VINCOLI ESISTENTI**

Ai fini di uno studio ambientale, in relazione alla tipologia, categoria e all'entità dell'intervento, devono essere verificati gli aspetti di seguito indicati e per i quali occorre ottenere i relativi pareri e nulla osta.

#### **1.1. Vincolo idrogeologico e boschivo (R.D. n. 3267/1923)**

In relazione alla tipologia, categoria e all'entità dell'intervento risulta opportuno verificare se l'intervento risulta incluso nelle aree soggette a vincolo idrogeologico e boschivo, ai sensi degli artt. 1, 17 e 18 del R.D. n. 3267 30/12/1923; pertanto, non risulta necessario acquisire il parere del Corpo Forestale dello Stato di Pescara e/o della Regione Abruzzo.

#### **1.2. Vincolo Paesistico (D.L.vo n. 42 del 22/01/2004)**

In relazione alla tipologia, categoria e all'entità dell'intervento risulta opportuno verificare se l'intervento risulta incluso nelle aree soggette a vincolo paesistico, ai sensi dell'art. 142 del D.L.vo n. 42 del 22/01/2004: "a) i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare"; pertanto, risulta necessario acquisire il parere della Regione Abruzzo – Direzione Affari della Presidenza, Politiche Legislative e Comunitarie, Programmazione, Parchi, Territorio, Valutazioni Ambientali, Energia o al Comune di competenza.

#### **1.3. Vincolo idraulico (R.D. n. 523/1904)**

In relazione alla tipologia, categoria e all'entità dell'intervento risulta opportuno verificare se l'intervento risulta incluso nelle aree soggette a vincolo idraulico, ai sensi del R.D. n. 523 del 25/07/1904; pertanto, non risulta necessario acquisire l'autorizzazione idraulica dalla Regione Abruzzo "Direzione LL.PP., Ciclo Idrico Integrato e Difesa del Suolo e della Costa – Servizio Genio Civile Regionale" e/o della Provincia di Pescara "Settore VI – Servizio Sismico ed Idrografico", a seconda delle competenze.

#### **1.4. Aree individuate ai sensi dell'art. 17.3 lettera m) della Legge 183/1989**

In relazione alla tipologia, categoria e all'entità dell'intervento risulta opportuno verificare se l'intervento risulta inclusa dalle aree di pericolosità contemplate nei piani regionali vigenti: Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico (P.A.I.) e Piano di Difesa delle Alluvioni (P.S.D.A.); pertanto, non risulta necessario acquisire il parere, ai sensi della Circolare n. RA/4369 del 04/04/2005, dell'Autorità dei Bacini di Rilievo Regionale dell'Abruzzo e del Bacino Interregionale del Fiume Sangro.

#### **1.5. Zone sismiche (Legge n. 64 del 02/02/1974)**

In relazione alla tipologia, categoria e all'entità dell'intervento, ai sensi dell'art. 3 comma 1 della Legge n. 64 del 02/02/1974, risulta opportuno verificare se l'intervento prevede la realizzazione di opere edilizie che possano interessare in modo significativo la pubblica incolumità; l'intervento non prevede opere edilizie che interessano la pubblica incolumità.

#### **1.6. Piano Regolatore Generale (D.P.R. n. 380 del 06/06/2001)**

In relazione alla tipologia, categoria e all'entità dell'intervento risulta opportuno verificare se l'intervento rientra, all'interno delle aree urbane, nelle zone regolamentate dal Piano Regolatore Generale del Comune di Montesilvano (PE) e Pescara (PE).

L'area di intervento rientra nelle zone regolamentate dal Piano Regolatore Generale del Comune di Montesilvano (PE) e Pescara (PE).

Per la tratta interessante la Riserva D'Annunziana nell'ambito territoriale del Comune di Pescara (PE), l'intervento è urbanisticamente compatibile ed in particolare all'art. 9 della L.R. n. 96 del

18/05/2000 “Istituzione della riserva naturale di interesse provinciale Pineta Dannunziana” come modificato dall’art. 7 della L.R. n. 39 del 09/11/2011.

#### **1.7. Aree Naturali Protette sottoposte a misure di salvaguardia (L. n. 394/1991)**

In relazione alla tipologia, categoria e all’entità dell’intervento risulta opportuno verificare se l’intervento risulta inclusa all’interno di aree naturali protette Siti di Importanza Comunitaria (S.I.C.), istituito sulla base della Direttiva Habitat (92/43/CEE), o all’interno di Zone di Protezione Speciale (Z.P.S.) così come definite dalla dell’art. 6 comma 3 della Legge n. 394 del 06/12/1991; pertanto, non risulta necessario redigere la Valutazione di Incidenza (art. 2, 3 e 5 del D.P.R. n. 357 del 08/09/1997).

#### **1.8. Valutazione di Impatto Ambientale (D.P.R. 12/04/1996 e D.G.R. 119/2002)**

In relazione alla tipologia, categoria e all’entità dell’intervento risulta opportuno verificare se l’intervento è soggetto alla disciplina della Valutazione dell’Impatto Ambientale ai sensi dell’art. 1 del D.P.R. 12/04/1996; pertanto, non risulta necessario redigere la Valutazione di Impatto Ambientale secondo le procedure del D.G.R. n. 119/2002 (Procedure Ambientali della Regione Abruzzo).

In generale, trattasi di opere non soggette alla disciplina della Valutazione dell’Impatto Ambientale ai sensi dell’art. 6 del D.L.vo n. 152 del 03/04/2006: Norme in materia ambientale e D.G.R. 119/2002.

#### **1.9. Zone archeologiche**

I lavori previsti, per la loro natura e posizione, escludono qualunque interferenza con il patrimonio storico, artistico ed archeologico.

## **E. PIANO DI SICUREZZA (D.L.vo n. 81 del 09/04/2008)**

### **1. PREMESSA.**

Il piano di sicurezza sarà redatto in conformità alle disposizioni contenute nell'art. 100 del D.L.vo n. 81/2008 (ex art. 12 del D.L.vo n. 494/1996) ed a quelle generali del D.L.vo n. 163/2006.

Nella relazione saranno contenute le indicazioni circa le individuazioni, le analisi e le valutazioni del rischio nonché le conseguenti procedure esecutive, gli apprestamenti e le attrezzature atti a garantire, per tutta la durata dei lavori, il rispetto delle norme per la prevenzione degli infortuni e la tutela della salute dei lavoratori.

In generale, il piano di sicurezza contiene:

- a) i rischi prevedibili in cantiere relativi alla specificità delle singole lavorazioni, e quelli dovuti alle condizioni del luogo di ubicazione del cantiere;
- b) le procedure esecutive contenenti le prescrizioni di sicurezza atte a garantire, per tutta la durata dei lavori, la salvaguardia della sicurezza e della salute dei lavoratori, nel rispetto della legislazione vigente in materia di lavoro e delle norme tecniche;
- c) la pianificazione dei lavori;
- d) le misure aggiuntive dovute alla presenza simultanea o successiva di più imprese o lavoratori autonomi;
- e) i casi in cui è prevista l'utilizzazione comune di infrastrutture, mezzi logistici e di protezione collettiva tra le varie imprese e lavoratori autonomi;
- f) la stima dei costi per la prevenzione e protezione in cantiere.

L'impresa che si aggiudicherà i lavori potrà presentare al Coordinatore della Sicurezza in fase di Esecuzione proposta di integrazione al Piano di Sicurezza e Coordinamento, ove ritenga di poter meglio garantire la sicurezza nel cantiere sulla base della propria esperienza.

In nessun caso le eventuali integrazioni possono giustificare modifiche o adeguamento dei prezzi pattuiti.

### **2. ASPETTI DI CARATTERE GENERALE IN FUNZIONE DELLA SICUREZZA E RISCHI AMBIENTALI.**

Come si evince dalla descrizione dell'intervento, la sua realizzazione rientra nelle caratteristiche elencate dal D.L.vo n. 81/2008 e non presenta, nel suo complesso, particolari aspetti di pericolosità (ved. Allegato XI del D.L.vo n. 81/2008) oltre quelli che sono riconducibili alla tipologia tradizionale e standard di una normale manutenzione ordinaria e/o costruzione edile.

Inoltre, sarà opportuno anche un coordinamento con le altre imprese presenti nella zona per disciplinare il traffico di mezzi d'opera ed organizzare un buon monitoraggio finalizzato all'organizzazione dei piani di lavori.

### **3. DOCUMENTI DA CONSERVARE IN CANTIERE.**

Si riporta, brevemente ed in maniera succinta, un elenco dei documenti da conservare stabilmente in cantiere:

- 1) copia della planimetria con l'ubicazione di tutti i servizi e delle aree di lavorazione fuori opera e di stoccaggio;
- 2) copia della notifica all'organo di vigilanza territorialmente competente (la notifica è a carico del Committente);
- 3) libretti degli apparecchi di sollevamento di portata superiore ai kg. 200 con verbali di verifica periodica ed annotazione delle verifiche trimestrali delle funi;
- 4) copia dei modelli A e B delle denunce all'ISPESL degli impianti di messa a terra e di protezione contro le scariche atmosferiche
- 5) dichiarazioni di conformità al D.M. n. 37/2008 degli impianti di cantiere, rilasciate dalle ditte esecutrici a cioè abilitate;

- 6) comunicazioni agli enti gestori dei servizi cittadini (ENEL, fogna, acquedotto, gas, ecc.) per definire le modalità di esecuzione di lavori che interferiscono con i tracciati esistenti di tali servizi;
- 7) denuncia all'INAIL;
- 8) registro infortuni, salvo deroghe per lavori in ambito provinciale;
- 9) libro matricola e registro delle presenze;
- 10) schede tossicologiche dei materiali impiegati;
- 11) registro delle vaccinazioni antitetaniche;
- 12) registro delle visite mediche obbligatorie;
- 13) registro di consegna dei dispositivi di protezione individuali;
- 14) libretti d'uso delle macchine ed attrezzature e libretti di omologazione dei recipienti a pressione di capacità superiore a lt. 25;
- 15) certificati degli estintori;
- 16) iscrizione impresa alla CCIAA,
- 17) certificato di residenza datore di lavoro;
- 18) nomine dei soggetti referenti la sicurezza;
- 19) documenti attestanti la formazione e informazione;
- 20) verbali di riunioni periodiche;
- 21) valutazione del rischio del rumore;
- 22) schede di sicurezza dei prodotti;
- 23) programma sanitario.

Nel corso dei lavori dovranno essere rispettate tutte le disposizioni contenute nel "Piano di Sicurezza e Coordinamento" **PSC** o nel "Piano Operativo di Sicurezza" **POS** e, comunque, quanto previsto dalla normativa vigente in materia di sicurezza sui luoghi di lavoro.

Il costo per l'applicazione del suddetto piano non è soggetto al ribasso della gara d'appalto.

## **F. TEMPI DI ESECUZIONE**

I tempi stimati per la realizzazione delle opere in oggetto ammontano in circa 300 (trecento) giorni solari.

Nella valutazione dei tempi si è tenuto conto dei tempi necessari al trasferimento degli impianti e linee di servizi pubblici e privati (TELECOM, GAS, ENEL, ACA, ecc.), se necessari, e delle normali avverse condizioni atmosferiche.

## **G. QUADRO ECONOMICO**

Lo strumento di riferimento utilizzato per la stima delle opere previste nel presente progetto è rappresentato dall'Elenco Prezzi Regione Abruzzo Edizione 2013 attualmente vigente.

Per le voci di spesa non riconducibili al citato strumento si è fatto riferimento a puntuali analisi prezzi.

Si precisa, inoltre, che il Quadro Economico riepilogativo dell'intero intervento contempla anche gli oneri occorrenti per gli adempimenti di cui al D.L.vo n. 81/2008 (sicurezza nei cantieri edili e stradali).

Il costo per l'applicazione del suddetto piano non è soggetto al ribasso della gara d'appalto.

Data, 01/2015

Il Progettista  
DOTT. ING. EMANUELE UCCI  
ARCH. FLORIANA CESARONE