



COMUNE DI BAGNOLO DI PO

Provincia di Rovigo

PROGETTO DEFINITIVO - ESECUTIVO

**Intervento di superamento delle barriere
architettoniche mediante la creazione di un
percorso pedonale lungo via Stradone
Runzi e messa in sicurezza della
carreggiata stradale
2° lotto completamento**

Elaborato:

Elab. A

Relazione generale e dichiarazioni

Data:

Novembre 2020

IL PROGETTISTA

Arch. Luigi Vicenzetti
Viale della Pace, n. 24/C Rovigo
328 7041287
luigivicenzetti@gmail.com

IL RESPONSABILE DEL
PROCEDIMENTO

Geom. Riccardo Resini

-		
1	PREMESSA	2
2	NORMATIVA.....	2
3	INQUADRAMENTO.....	3
4	LOCALIZZAZIONE URBANISTICA.....	5
5	STATO ATTUALE	6
5.1	Presenza di sottoservizi.....	6
6	STUDIO DELL'IMPATTO AMBIENTALE	7
6.1	Verifica dei vincoli ambientali, storici, archeologici, paesaggistici.....	7
6.2	Terre-rocce da scavo	7
7	BARRIERE ARCHITETTONICHE	7
8	STATO DI PROGETTO.....	8
9	PRINCIPALI LAVORAZIONI DI CUI SI COMPONE L'INTERVENTO.....	9
10	TEMPI E FASI DI ESECUZIONE	9
11	AMMONTARE DELL'OPERA	9

1 PREMESSA

Il Comune di Bagnolo di Po (RO), sta sviluppando interventi finalizzati a migliorare il sistema della mobilità lenta favorendo la circolazione per le persone con difficoltà motoria. A tal proposito con il presente progetto si pone l'obiettivo di intervenire lungo una delle arterie principali del Comune, ovvero in Via Stradone – SP12 ad oggi di competenza comunale, mediante un intervento di abbattimento delle barriere architettoniche, finalizzato a favorire la mobilità pedonale sicura sul territorio nonché la messa in sicurezza della sede stradale che ad oggi risulta sconnessa in diversi tratti.

L'Amministrazione Comunale intende inoltre dare continuità e completamento alle opere approvate nel progetto definitivo (in corso la redazione dell'esecutivo), per *“L'intervento di superamento delle barriere architettoniche mediante la creazione di un percorso pedonale lungo via Stradone”*, che interessa la banchina ad est del tratto stradale dal ponte di Runzi a via Pellizzare.

La presente relazione intende pertanto fornire i chiarimenti atti a dimostrare la rispondenza del progetto alle finalità dell'intervento, il rispetto del prescritto livello qualitativo, dei conseguenti costi e dei benefici attesi.

2 NORMATIVA

La principale normativa di riferimento su cui si è basato il presente progetto di fattibilità tecnica ed economica è la seguente:

- D.Lgs. n.50 del 18 aprile 2016 “Codice dei contratti pubblici” e s.m.i.
- Linee guida ANAC
- D.P.R. n.207 del 5 ottobre 2010 “Regolamento di esecuzione ed attuazione del decreto legislativo 12 aprile 2006 n.163...” (limitatamente agli articoli ancora in vigore)
- D.Lgs. n.285 del 30 aprile 1992 “Nuovo Codice della Strada” e s.m.i.
- D.P.R. n.503 del 24 luglio 1996 "Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici"
- D.M. 14/01/2008 “Norme tecniche per le Costruzioni”.

3 INQUADRAMENTO

La frazione di Runzi si colloca nella parte a sud del territorio comunale di Bagnolo di Po, sviluppandosi essenzialmente lungo via Stradone denominata anche SP12, ma che ad oggi, in questo tratto è di competenza comunale. Tale strada è una delle principali arterie viarie di collegamento tra il centro abitato di Bagnolo di Po e la frazione di Runzi, per poi proseguire verso il comune di Stienta. Di seguito si riportano Ortofoto con individuazione della zona di intervento.

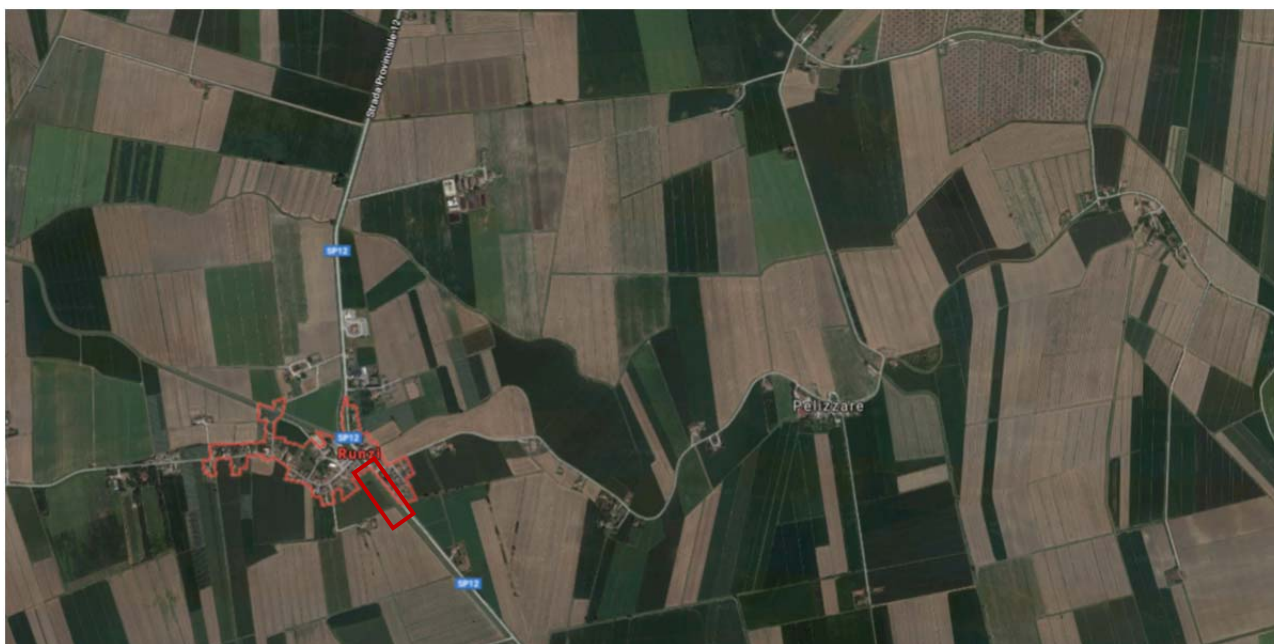


Figura 1 – individuazione della viabilità oggetto di intervento

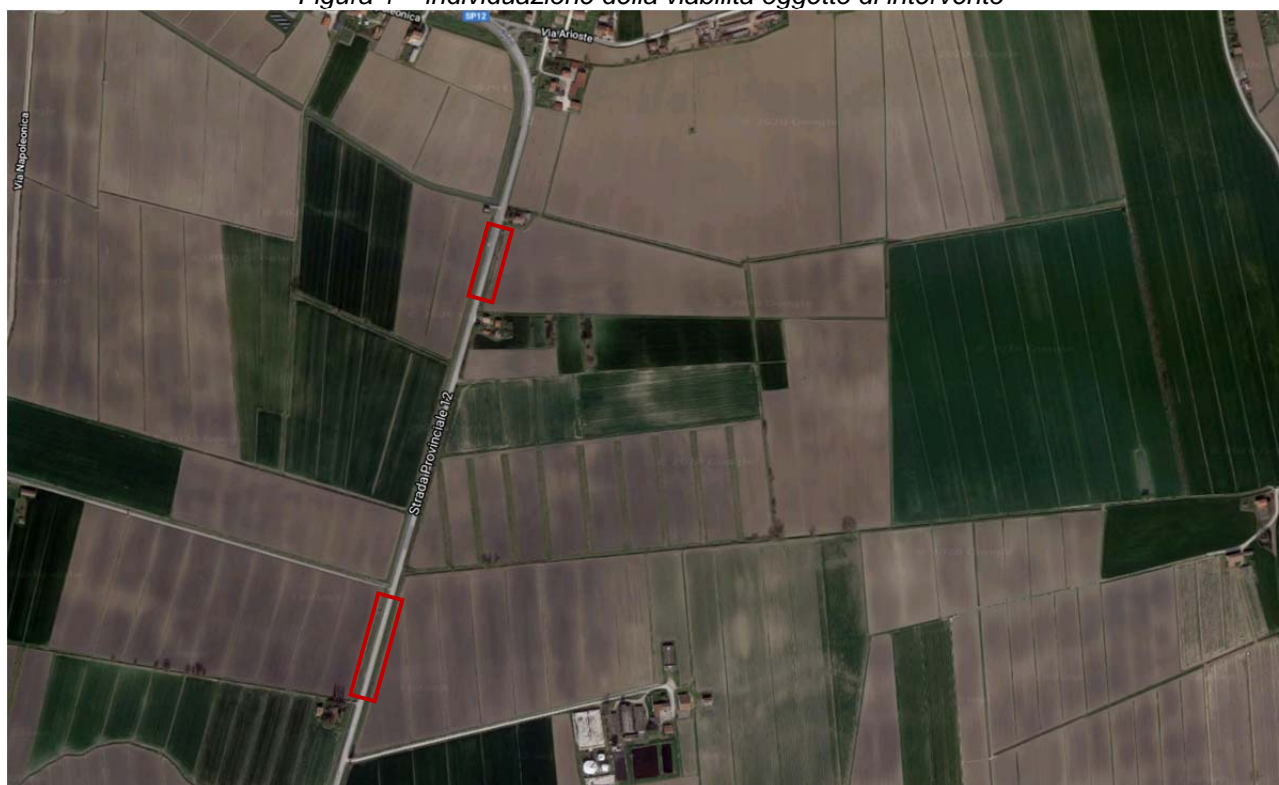


Figura 2 – individuazione ambiti puntuali intervento

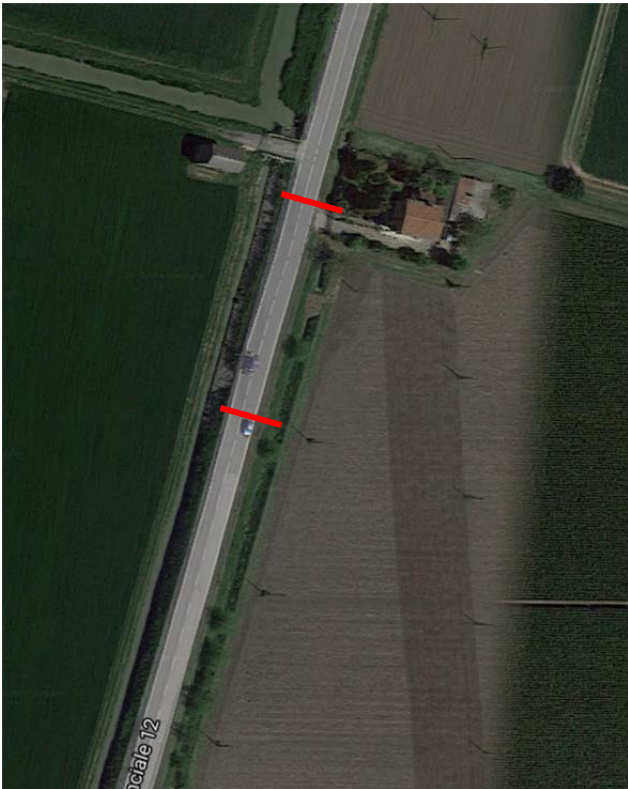


Figura 3 – Zoom sull'area di intervento 01

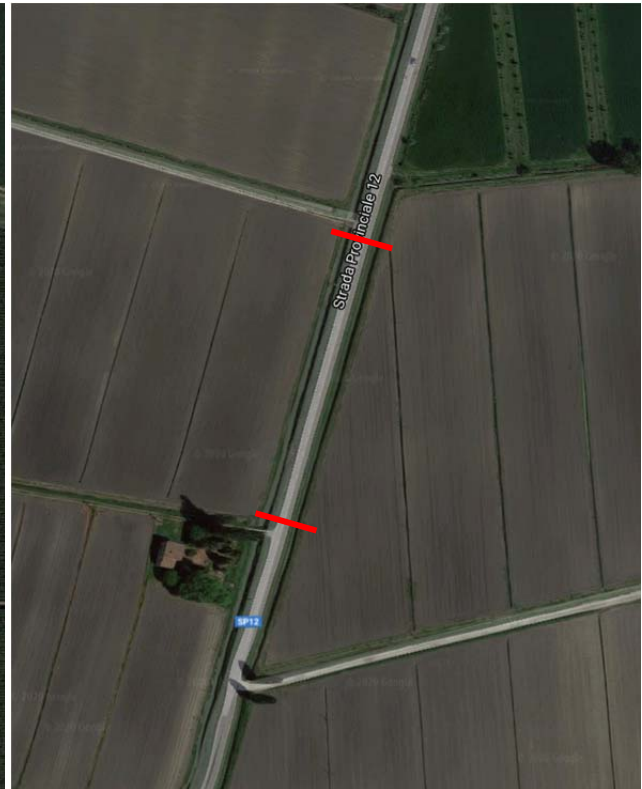


Figura 4 – Zoom sull'area di intervento 02



Figura 5 – Zoom sull'area di intervento 03

4 LOCALIZZAZIONE URBANISTICA

Il Consiglio Comunale, con delibera n. 45 del 28/11/2018, ha approvato la Variante n.1 al P.I. Il Piano degli Interventi rappresenta il livello operativo della pianificazione, così come stabilito dalla L.R. 11/2004, che suddivide il Piano Regolatore Comunale in due fasi: quella strutturale del P.A.T.I e quella operativa del P.I. appunto. Pertanto, di seguito si riportano le tavole della variante vigente (n. 1), che recepiscono e specificano il regime vincolistico presente sul territorio.

Di seguito si riportano le tavole della zonizzazione territoriale e dei vincoli presenti sul territorio.



Figura 6 - Estratto della variante n.1 al Piano degli Interventi –Elab.01b

Come si può notare dalla carta sopra riportata, non sussistono vincolo o impedimenti alla realizzazione dell'intervento previsto.

5 STATO ATTUALE

La frazione di Runzi, sita a sud rispetto al centro urbano comunale di Bagnolo di Po, risulta caratterizzata dalla presenza di un'arteria viaria principale che si muove da nord a sud dividendo l'abitato in due porzioni. Tale strada, denominata via Stradone, Strada Provinciale n. 12, che in questo tratto è di competenza comunale, risulta caratterizzata da una carreggiata con due ampie corsie, uno per ogni senso di marcia ed una banchina laterale di larghezza circa 2,50 mt. collocata ad est, che si sviluppa parallelamente alle recinzioni delle abitazioni, sul lato ad ovest un ciglio erboso a ridosso dello scolo Bentivoglio, da cui è separata tramite un guard-rail metallico.

L'intersezione principale di via Stradone (in corrispondenza del centro abitato di Runzi) si colloca ad ovest, e permette di raggiungere la piazza della Frazione, mentre a sud est vi è un'intersezione che conduce in via Pellizzare. Percorrendo la strada verso sud, si raggiunge la SR n.6, nel territorio comunale di Stienta.

Al fine di favorire la mobilità lenta e garantire una maggior sicurezza dell'*utenza debole*, l'Amministrazione Comunale ha sviluppato negli anni interventi importanti nel territorio, nello specifico ha provveduto all'abbattimento delle barriere architettoniche dell'intera piazza di Runzi mediante creazione di percorsi protetti con relative rampe e percorsi tattili per ipovedenti. Come anticipato in premessa, è inoltre in corso la fase di progettazione esecutiva per "*L'intervento di superamento delle barriere architettoniche mediante la creazione di un percorso pedonale lungo via Stradone*", che interessa la banchina ad est del tratto stradale dal ponte di Runzi a via Pellizzare.

Sulla base di ciò si è riscontrata l'esigenza di dare continuità a quanto già realizzato o di prossima realizzazione, favorendo ulteriori collegamenti protetti e dotati delle caratteristiche idonee per garantirne l'utilizzo a tutta la popolazione e si è deciso di completare l'ultimo tratto del percorso pedonale in ambito urbano, che da via Pellizzare va verso sud, prospiciente alle abitazioni.

Ad oggi tale tratto viario risulta pericoloso, in quanto non vi è alcun sistema di protezione e separazione tra la carreggiata stradale e la porzione di banchina utilizzata come camminamento, soprattutto perché via Stradone presenta un elevato traffico viario, e vista la sua morfologia rettilinea le auto tendono a non rallentare nei pressi del centro abitato nonostante la presenza di un rilevatore elettronico di velocità in prossimità del ponte.

Come meglio evidenziato negli elaborati progettuali, l'asse viario di Via Stradone presenta alcune criticità dettate dalla banchina lato ovest molto inclinata e priva di protezione. Oltre a ciò si sottolinea che l'attraversamento pedonale esistente, pur essendo evidenziato con segnaletica verticale illuminata, non è ben visibile.

5.1 Presenza di sottoservizi

In tale tratto stradale sono presenti lungo il lato est, ovvero sul lato edificato:

- Linea di pubblica illuminazione;
- Linea elettrica aerea;
- Linea telefonica aerea;
- Linea rete distribuzione gas;
- Linea rete distribuzione idrica;

- Rete fognature mista.

E' da sottolineare comunque che nei lavori di scavo e asfaltatura l'impresa esecutrice i lavori dovrà avere cura della preventiva ricerca ed individuazione di servizi sotterranei esistenti onde evitare infortuni e danni in genere.

6 STUDIO DELL'IMPATTO AMBIENTALE

6.1 Verifica dei vincoli ambientali, storici, archeologici, paesaggistici

L'intervento non presenta problemi di inserimento nel contesto ambientale. La sua esecuzione mira alla razionalizzazione del traffico veicolare e alla protezione dell'utenza debole, pertanto è volto ad apportare benefici all'ambiente stesso.

Il progetto si inserisce in un'area urbanizzata ed i relativi effetti si limitano al perimetro dell'abitato, pertanto senza interferenze con la rete Natura 2000.

L'intervento occupa aree già completamente impermeabilizzate pertanto non risulta necessario realizzare opere per garantire l'invarianza idraulica ai sensi della DGRV 2948/2009.

Dal punto di vista paesaggistico l'intervento non ricade all'interno di vincolo paesaggistico.

6.2 Terre-rocce da scavo

Le effettive produzioni di rifiuti e la loro destinazione (riutilizzo, recupero, smaltimento, ecc.) saranno comunicate al termine dei lavori, comprovandole tramite la modulistica prevista dalle vigenti normative in materia.

La parte di terre e rocce da scavo e dei materiali non riutilizzati in cantiere saranno destinati ad uno o più centri di recupero autorizzati.

Si precisa inoltre che, ai sensi dell'art. 21 del DPR n. 120/2017, sarà cura dell'impresa appaltatrice procedere alla trasmissione della documentazione relativa al riutilizzo del materiale nello stesso sito di produzione o all' utilizzo del materiale di scavo al di fuori del cantiere di produzione, oltre che ad ARPAV anche al comune del luogo di produzione e dei luoghi di utilizzo 15 giorni prima dell'inizio delle attività di scavo.

7 BARRIERE ARCHITETTONICHE

Il presente progetto è stato redatto in conformità alle disposizioni previste nel D.P.R. 503/96 in materia di barriere architettoniche.

Il progetto infatti prevede di migliorare il sistema della mobilità lenta favorendo la circolazione per le persone con difficoltà motoria. Ove siano presenti, si prevede l'eliminazione delle barriere architettoniche e il miglioramento delle rampe di accesso.

8 STATO DI PROGETTO

L'intervento prevede la ridefinizione degli spazi della carreggiata stradale di via Stradone al fine di creare una zona protetta per *l'utenza debole* e un sistema di collegamento tra il percorso pedonale e gli attraversamenti pedonali, al fine di renderli completamente accessibili in modo sicuro.

L'Amministrazione Comunale con tale intervento, intende ridare vita ad un'arteria di collegamento fondamentale per il territorio, al fine di congiungere in maniera sicura l'abitato, e nel contempo superare problematiche relative alla presenza di barriere architettoniche, riducendo al minimo le caratteristiche di esclusività, ricreando accessi e percorsi sicuri, per renderli idonei allo spostamento di tutti gli utenti.

Nello specifico gli interventi previsti saranno i seguenti:

1. REALIZZAZIONE DI PERCORSO PEDONALE PROTETTO

Previa demolizione dello strato di asfalto esistente, si prevede la realizzazione di un percorso pedonale di larghezza variabile, non inferiore a 1,40 m, max 1,50 m, alla quota degli accessi esistenti, separato dalle corsie mediante un "elemento di separazione" di larghezza pari a cm 40, costituito da doppia cordatura con riempimento in ciottoli di marmo cementati. Il percorso avrà finitura in asfalto con pendenze longitudinali e trasversali tali da consentire il superamento delle barriere architettoniche ($\leq 8\%$).

2. ADEGUAMENTO DEI COLLEGAMENTI RELATIVI ALLA MOBILITA' LENTA MEDIANTE RIDUZIONE DELL'ESCLUSIVITA'

Per rendere completamente fruibile alla mobilità lenta si rende necessario intervenire mediante la creazione di rampe di collegamento tra il percorso pedonale e carrabili. Oltre a ciò sarà previsto uno spazio in corrispondenza della fermata degli autobus al fine di garantire uno spazio idoneo per l'attesa.

3. REALIZZAZIONE DI SISTEMA DI RACCOLTA DELLE ACQUE METEORICHE E COLLEGAMENTO AL PUNTO DI RECAPITO ESISTENTE

Il tratto di via Stradone che parte da via Pellizzare è privo di un sistema di raccolta delle acque meteoriche anche se, al di sotto della banchina sul lato est, è presente una condotta fognaria mista a cui sono collegate le caditoie esistenti a monte di questo tratto. Al fine di garantire lo smaltimento delle acque meteoriche sul nuovo percorso pedonale, è necessario realizzare delle nuove caditoie verso le quali far defluire l'acqua piovana ed evitare che questa finisca all'interno dei cortili dei frontisti, posti mediamente ad una quota inferiore rispetto a quella stradale.

Si prevede anche in questo tratto il rifacimento della condotta principale, e la chiusura dei nuovi pozzetti e delle caditoie con sigilli/griglie in ghisa carrabile - classe D400. Le caditoie saranno dotate di curva a 90° al fine di garantire l'effetto sifone ed impedire la propagazione di cattivi odori.

4. MESSA IN SICUREZZA DELLA CARREGGIATA MEDIANTE RIFACIMENTO DEL MANTO D'USURA

Come anticipato, la sede stradale di via Stradone, presenta in diversi punti alcune criticità dovute ad avvallamenti, cedimenti puntuali in prossimità di precedenti interventi di allaccio a sottoservizi, nonché all'intenso traffico veicolare, spesso molto pesante.

Per garantire la messa in sicurezza della strada per i veicoli che la percorrono, è fondamentale intervenire sulla sovrastruttura stradale prevedendo:

- Fresatura del manto bituminoso;
- Ricariche di conglomerato bituminoso in corrispondenza degli avvallamenti più profondi;

- Pulizia e mano d'attacco di emulsione bituminosa;
- Rifacimento del tappeto d'usura con idonee pendenze, posate a schiena d'asino in modo da far defluire le eventuali acque meteoriche verso le banchine;
- Rifacimento della segnaletica orizzontale ed eventuale integrazione di quella verticale.

5. MESSA IN SICUREZZA DELL'ATTRAVERSAMENTO PEDONALE IN PROSSIMITA' DEL PONTE

L'attuale attraversamento pedonale in prossimità del ponte che collega la SP con la Piazza, nonostante sia segnalato con idonea segnaletica verticale conforme al "Nuovo Codice della Strada", risulta poco visibile. Si prevede il rifacimento della segnaletica orizzontale utilizzando materiale termoplastico colorato, in modo da renderlo maggiormente visibile. In prossimità di questo punto verranno inoltre installate delle bande acustiche di allertamento e rallentamento del traffico.

9 PRINCIPALI LAVORAZIONI DI CUI SI COMPONE L'INTERVENTO

Di seguito si indicano sinteticamente le principali lavorazioni da eseguire:

- fresatura asfalto della banchina est e della sede stradale interessata dalle opere di rifacimento del manto stradale;
- taglio asfalto per procedere alle attività di scavo;
- demolizione asfalto e scavo per posa cordone e relativi sottofondi;
- posa cunette;
- messa in quota di pozzetti e chiusini esistenti;
- realizzazione di nuove caditoie e loro collegamento alla rete di raccolta principale;
- asfaltatura della banchina e del percorso di mobilità lenta;
- ricariche di conglomerato bituminoso in corrispondenza degli avvallamenti stradali;
- rifacimento del tappeto d'usura con idonee pendenze per garantire lo sgrondo delle acque meteoriche;
- realizzazione di segnaletica orizzontale ed integrazione della verticale in conformità a quanto previsto dal nuovo codice della strada;
- installazione di bande acustiche di allertamento e rallentamento.

10 TEMPI E FASI DI ESECUZIONE

Il tempo necessario alla completa esecuzione dell'opera, salvo sospensioni o variazioni impreviste e/o imprevedibili (per causa di legge o per fatto accidentale o causa di forza maggiore) viene stimato in **120 giorni** (centoventi) naturali e consecutivi.

11 AMMONTARE DELL'OPERA

Il costo dell'opera oggetto della presente progettazione è determinato secondo i seguenti parametri:

- Applicando singoli prezzi desunti dal prezzario della Regione Veneto;
- In assenza di voci specifiche nel Prezzario della Regione Veneto, si è scelto di procedere con un'analisi di mercato per valutare i prezzi più congrui e di conseguenza costruire nuovi prezzi con relativa analisi.

Di seguito si riporta il quadro economico dell'intervento che prefigura il costo totale dell'opera prevista nel presente progetto:

QUADRO ECONOMICO		
Lavori		
A1	Intervento di superamento delle barriere architettoniche mediante la creazione di un percorso pedonale lungo via Stradone	€ 37.700,00
A2	Messa in sicurezza stradale	€ 59.300,00
A2	Oneri per la sicurezza	€ 3.000,00
A	Importo totale dei LAVORI	€ 100.000,00
Somme a disposizione		
B1a	Spese tecniche generali: spese tecniche relative alla progettazione, alle necessarie attività preliminari, al coordinamento della sicurezza in fase di progettazione, alle conferenze di servizi, alla direzione lavori e al coordinamento della sicurezza in fase di esecuzione, all'assistenza giornaliera e contabilità.	€ 11.000,00
B1b	Spese tecniche per la verifica del progetto	€ 1.000,00
B2	CP 4%	€ 480,00
B3	Spese per gli accertamenti di laboratorio e le verifiche tecniche previste dal CSA (art.111, comma 1 bis del D.Lgs. N. 50/2016)	€ 100,00
B4	Incentivo di cui all'art. 113 DLgs 50/2016	€ 2.000,00
B5	Spese di gara, pubblicità, ecc	€ 150,00
B6	Imprevisti ed arrotondamenti (IVA compresa)	€ 2.524,40
B7	Imposte	
	IVA 10% su (A)	€ 10.000,00
	IVA 22% su (B1, B2)	€ 2.745,60
B	Importo totale delle SOMME A DISPOSIZIONE	€ 30.000,00
A	Importo totale dei Lavori	€ 100.000,00
B	Importo totale delle Somme a disposizione	€ 30.000,00
	IMPORTO TOTALE del PROGETTO	€ 130.000,00

**“INTERVENTO DI SUPERAMENTO DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE MEDIANTE
LA CREAZIONE DI UN PERCORSO PEDONALE LUNGO VIA STRADONE RUNZI E
MESSA IN SICUREZZA DELLA CARREGGIATA STRADALE – 2° LOTTO
COMPLETAMENTO”**

PROGETTO DEFINITIVO - ESECUTIVO

DICHIARAZIONE DI CONFORMITA'

D.P.R. n. 503/96

Il sottoscritto **arch. VICENZETTI LUIGI**, nato a **ROVIGO (Prov. di RO)** il **04.02.1968**, residente a **ROVIGO (RO)** in **VIALE DELLA PACE N.24**, iscritto all'Ordine degli Architetti e P.P.C. della Provincia di Rovigo al n. _____, con studio professionale in Rovigo, Viale della Pace n. 24, in **qualità di Progettista incaricato** alla redazione del Progetto Definitivo - Esecutivo per l'“**Intervento di superamento delle barriere architettoniche mediante la creazione di un percorso pedonale lungo via Stradone Runzi e messa in sicurezza della carreggiata stradale – 2° lotto completamento**”, in Comune di Bagnolo di Po.

V I S T I

1. la Legge 09.01.1989 n° 13, recante “Disposizioni per favorire il superamento e l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati”;
2. il Regolamento di attuazione, pubblicato con D.M. 14.06.1989 n° 236, recante le “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”;
3. il D.P.R. 24 luglio 1996, n. 503 "Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici”;

D I C H I A R A

che il progetto è conforme alle disposizioni adottate dalla vigente normativa nazionale e regionale per favorire il superamento delle barriere architettoniche.

Nello specifico, si evidenziano le seguenti scelte progettuali, in ottemperanza a quanto previsto dalla normativa vigente:

- Percorsi con larghezza maggiore o uguale a 0,90 m e cambio di direzione complanare;
- Pavimentazioni orizzontali e complanari tra loro, non sdruciolevoli e con coefficiente di attrito superiore a 0.40;
- Pendenza longitudinale non supererà di norma il 5%, ove ciò non sia possibile, saranno ammesse pendenze superiori, purché realizzate in conformità a quanto previsto al punto 8.1.11.
- Pendenza trasversale massima dell'1%.

Rovigo, 18.11.2020

IL PROGETTISTA
ARCH. LUIGI VICENZETTI

ESTRATTO D.M. 503/96

Art. 4 Spazi pedonali

1. I progetti relativi agli spazi pubblici e alle opere di urbanizzazione a prevalente fruizione pedonale devono prevedere almeno un percorso accessibile in grado di consentire con l'utilizzo di impianti di sollevamento ove necessario, l'uso dei servizi, le relazioni sociali e la fruizione ambientale anche alle persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale. Si applicano, per quanto riguarda le caratteristiche del suddetto percorso, le norme contenute ai punti 4.2.1., 4.2.2. e 8.2.1., 8.2.2. del decreto del Ministro dei lavori pubblici 14 giugno 1989, n. 236, e, per quanto riguarda le caratteristiche degli eventuali impianti di sollevamento, le norme contenute ai punti 4.1.12., 4.1.13. e 8.1.12., 8.1.13. dello stesso decreto, con le successive prescrizioni elaborate dall'ISPESL e dall'U.N.I. in conformità alla normativa comunitaria.

Art. 5. - Marciapiedi

1. Per i percorsi pedonali in adiacenza a spazi carrabili le indicazioni normative di cui ai punti 4.2.2. e 8.2.2. del decreto del Ministro dei lavori pubblici 14 giugno 1989, n. 236, valgono limitatamente alle caratteristiche delle pavimentazioni ed ai raccordi tra marciapiedi e spazi carrabili.
2. Il dislivello, tra il piano del marciapiede e zone carrabili ad esso adiacenti non deve comunque superare i 15 cm.
3. La larghezza dei marciapiedi realizzati in interventi di nuova urbanizzazione deve essere tale da consentire la fruizione anche da parte di persone su sedia a ruote.

Art. 6. - Attraversamenti pedonali

1. Nelle strade ad alto volume di traffico gli attraversamenti pedonali devono essere illuminati nelle ore notturne o di scarsa visibilità.
2. Il fondo stradale, in prossimità dell'attraversamento pedonale, potrà essere differenziato mediante rugosità poste su manto stradale al fine di segnalare la necessità di moderare la velocità.
3. Le piattaforme salvagente devono essere accessibili alle persone su sedia a ruote.
4. Gli impianti semaforici, di nuova installazione o di sostituzione, devono essere dotati di avvisatori acustici che segnalano il tempo di via libera anche a non vedenti e, ove necessario, di comandi manuali accessibili per consentire tempi sufficienti per l'attraversamento da parte di persone che si muovono lentamente.
5. La regolamentazione relativa agli impianti semaforici è emanata con decreto del Ministro dei lavori pubblici.

ESTRATTO D.M. 236/89

4.1.2 Pavimenti

I pavimenti devono essere di norma orizzontali e complanari tra loro e, nelle parti comuni e di uso pubblico, non sdruciolevoli.

Eventuali differenze di livello devono essere contenute ovvero superate tramite rampe con pendenza adeguata in modo da non costituire ostacolo al transito di una persona su sedia a ruote.

Nel primo caso si deve segnalare il dislivello con variazioni cromatiche; lo spigolo di eventuali soglie deve essere arrotondato.

Nelle parti comuni dell'edificio, si deve provvedere ad una chiara individuazione dei percorsi, eventualmente mediante una adeguata differenziazione nel materiale e nel colore delle pavimentazioni.

I grigliati utilizzati nei calpestii debbono avere maglie con vuoti tali da non costituire ostacolo o pericolo rispetto a ruote, bastoni di sostegno etc.; gli zerbini devono essere incassati e le guide solidamente ancorate.

(Per le specifiche vedi 8.1.2).

4.2.1 Percorsi

Negli spazi esterni e sino agli accessi degli edifici deve essere previsto almeno un percorso preferibilmente in piano con caratteristiche tali da consentire la mobilità delle persone con ridotte o impedito capacità motorie, e che assicuri loro la utilizzabilità diretta delle attrezzature dei parcheggi e dei servizi posti all'esterno, ove previsti.

I percorsi devono presentare un andamento quanto più possibile semplice e regolare in relazione alle principali direttrici di accesso ed essere privi di strozzature, arredi, ostacoli di qualsiasi natura che riducano la larghezza utile di passaggio o che possano causare infortuni. La loro larghezza deve essere tale da garantire la mobilità nonché, in punti non eccessivamente distanti fra loro, anche l'inversione di marcia da parte di una persona su sedia a ruote. Quando un percorso pedonale sia adiacente a zone non pavimentate, è necessario prevedere un ciglio da realizzare con materiale atto ad assicurare l'immediata percezione visiva nonché acustica se percorso con bastone. Le eventuali variazioni di livello dei percorsi devono essere raccordate con lievi pendenze ovvero superate mediante rampe in presenza o meno di eventuali gradini ed evidenziate con variazioni cromatiche.

In particolare, ogni qualvolta il percorso pedonale si raccorda con il livello stradale, o è interrotto da un passo carrabile, devono predisporre rampe di pendenza contenute e raccordate in maniera continua col piano carrabile, che consentano il passaggio di una sedia a ruote. Le intersezioni tra percorsi pedonali e zone carrabili devono essere opportunamente segnalate anche ai non vedenti.

(Per le specifiche vedi 8.2.1).

4.2.2 Pavimentazione

La pavimentazione del percorso pedonale deve essere antisdrucchiolevole.

Eventuali differenze di livello tra gli elementi costituenti una pavimentazione devono essere contenute in maniera tale da non costituire ostacolo al transito di una persona su sedia a ruote.

I grigliati utilizzati nei calpestii debbono avere maglie con vuoti tali da non costituire ostacolo o pericolo, rispetto a ruote, bastoni di sostegno, e simili.

(Per le specifiche vedi 8.2.2).

8.2.1 Percorsi

Il percorso pedonale deve avere una larghezza minima di 90 cm ed avere, per consentire l'inversione di marcia da parte di persona su sedia a ruote, allargamenti del percorso, da realizzare almeno in piano, ogni 10 m di sviluppo lineare, (per le dimensioni vedi punto 8.0.2 spazi di manovra).

Qualsiasi cambio di direzione rispetto al percorso rettilineo deve avvenire in piano; ove sia indispensabile effettuare svolte ortogonali al verso di marcia, la zona interessata alla svolta, per almeno 1,70 m su ciascun lato a partire dal vertice più esterno, deve risultare in piano e priva di qualsiasi interruzione.

Ove sia necessario prevedere un ciglio, questo deve essere sopraelevato di 10 cm dal calpestio, essere differenziato per materiale e colore dalla pavimentazione del percorso, non essere a spigoli vivi ed essere interrotto, almeno ogni 10 m da varchi che consentano l'accesso alle zone adiacenti non pavimentate.

La pendenza longitudinale non deve superare di norma il 5%; ove ciò non sia possibile, sono ammesse pendenze superiori, purché realizzate in conformità a quanto previsto al punto 8.1.11.

Per pendenze del 5% è necessario prevedere un ripiano orizzontale di sosta, di profondità di almeno 1,50 m, ogni 15 m di lunghezza del percorso; per pendenze superiori tale lunghezza deve proporzionalmente ridursi fino alla misura di 10 m per una pendenza dell'8%.

La pendenza trasversale massima ammissibile è dell'1%.

In presenza di contropendenze al termine di un percorso inclinato o di un raccordo tra percorso e livello stradale, la somma delle due pendenze rispetto al piano orizzontale deve essere inferiore al 22%.

Il dislivello ottimale tra il piano di percorso ed il piano del terreno o delle zone carrabili ad esso adiacenti è di 2,5 cm.

Allorquando il percorso si raccorda con il livello stradale o è interrotto da un passo carrabile, sono ammesse brevi rampe di pendenza non superiore al 15% per un dislivello massimo di 15 cm.

Fino ad un'altezza minima di 2,10 m dal calpestio, non devono esistere ostacoli di nessun genere, quali tabelle segnaletiche o elementi sporgenti dai fabbricati, che possono essere causa di infortunio ad una persona in movimento.

8.2.2 Pavimentazioni

Per pavimentazione antisdrucchiolevole si intende una pavimentazione realizzata con materiali il cui coefficiente di attrito, misurato secondo il metodo della British Ceramic Research Association Ltd. (B.C.R.A.) Rep. CEC.6/81, sia superiore ai seguenti valori:

- 0.40 per elemento scivolante cuoio su pavimentazione asciutta;
- 0.40 per elemento scivolante gomma dura standard su pavimentazione bagnata.

I valori di attrito predetto non devono essere modificati dall'apposizione di strati di finitura lucidanti o di protezione che, se previsti, devono essere applicati sui materiali stessi prima della prova.

Le ipotesi di condizione della pavimentazione (asciutta o bagnata) debbono essere assunte in base alle condizioni normali del luogo ove sia posta in opera.

Gli strati di supporto della pavimentazione devono essere idonei a sopportare nel tempo la pavimentazione ed i sovraccarichi previsti nonché ad assicurare il bloccaggio duraturo degli elementi costituenti la pavimentazione stessa.

Gli elementi costituenti una pavimentazione devono presentare giunture inferiori a 5 mm, stilate con materiali durevoli, essere piani con eventuali risalti di spessore non superiore a mm 2.

I grigliati inseriti nella pavimentazione devono essere realizzati con maglie non attraversabili da una sfera di 2 cm di diametro; i grigliati ed elementi paralleli devono comunque essere posti con gli elementi ortogonali al verso di marcia.

PROCEDURA PER LA VALUTAZIONE DI INCIDENZA
MODELLO PER LA DICHIARAZIONE DI NON NECESSITÀ DI VALUTAZIONE DI INCIDENZA

Il sottoscritto **VICENZETTI LUIGI**

nato a ROVIGO (Prov. di RO) il 04.02.1968,
e residente in Viale della Pace n. 24
nel Comune di ROVIGO- Prov. RO
CAP 45100
Cell. 328 7041287
Email: luigivicenzetti@gmail.com
Pec: luigi.vicenzetti@archiworldpec.it

in qualità di progettista dell'opera denominata **“Intervento di superamento delle barriere architettoniche mediante la creazione di un percorso pedonale lungo via Stradone Runzi e messa in sicurezza della carreggiata stradale – 2° lotto completamento”**

DICHIARA

che per l'istanza presentata NON è necessaria la valutazione di incidenza in quanto riconducibile all'ipotesi di non necessità di valutazione di incidenza prevista dell'Allegato A, paragrafo 2.2 della D.G.R. n° 1400 del 29/08/2017 al punto / ai punti

1	2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23*	

** 23. piani, progetti e interventi per i quali sia dimostrato tramite apposita relazione tecnica che non risultano possibili effetti significativi negativi sui siti della rete Natura 2000.*

DATA 18.11.2020

II DICHIARANTE
ARCH. LUIGI VICENZETTI

Informativa sull'autocertificazione ai del D.P.R. 28/12/2000 n. 445 e ss.mm.ii.

Il sottoscritto dichiara inoltre di essere a conoscenza che il rilascio di dichiarazioni false o mendaci è punito ai sensi dell'art. 76 del D.P.R. 28/12/2000 n. 445 e ss.mm.ii., dal Codice Penale e dalle leggi speciali in materia.

Tutte le dichiarazioni contenute nel presente documento, anche ove non esplicitamente indicato, sono rese ai sensi, e producono gli effetti degli artt. 47 e 76 del DPR 445/2000 e ss.mm.ii.

Ai sensi dell'art. 38 del DPR 445/2000 ss.mm.ii., la dichiarazione è sottoscritta dall'interessato in presenza del dipendente addetto ovvero sottoscritta o inviata insieme alla fotocopia, non autenticata di un documento d'identità del dichiarante, all'ufficio competente Via fax, tramite un incaricato, oppure mezzo posta.

DATA 18.11.2020

II DICHIARANTE
ARCH. LUIGI VICENZETTI

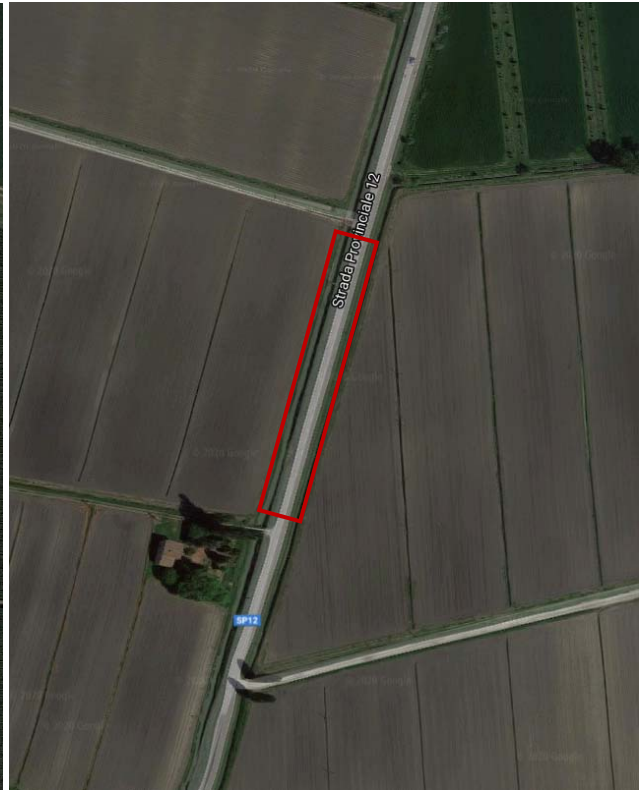
RELAZIONE TECNICA

A supporto della dichiarazione di non necessità di valutazione d'incidenza ambientale
(ai sensi dell'allegato A alla DGR 2299/2014 – punto 2.2)

La presente relazione tecnica è redatta in accordo con quanto previsto dalla DGR n.2299 del 09 dicembre 2014, in particolare si fa riferimento all'allegato A paragrafo 2.2, in cui si legge *“Secondo quanto espresso al paragrafo 3 dell’art. 6 della Direttiva 92/43/Cee la valutazione dell’incidenza è necessaria per “qualsiasi piano o progetto non direttamente connesso e necessario alla gestione” dei siti della rete Natura 2000 “ma che possa avere incidenze significative su tali siti, singolarmente o congiuntamente ad altri piani e progetti” tenendo conto degli obiettivi di conservazione dei medesimi siti.”*

Inquadramento territoriale

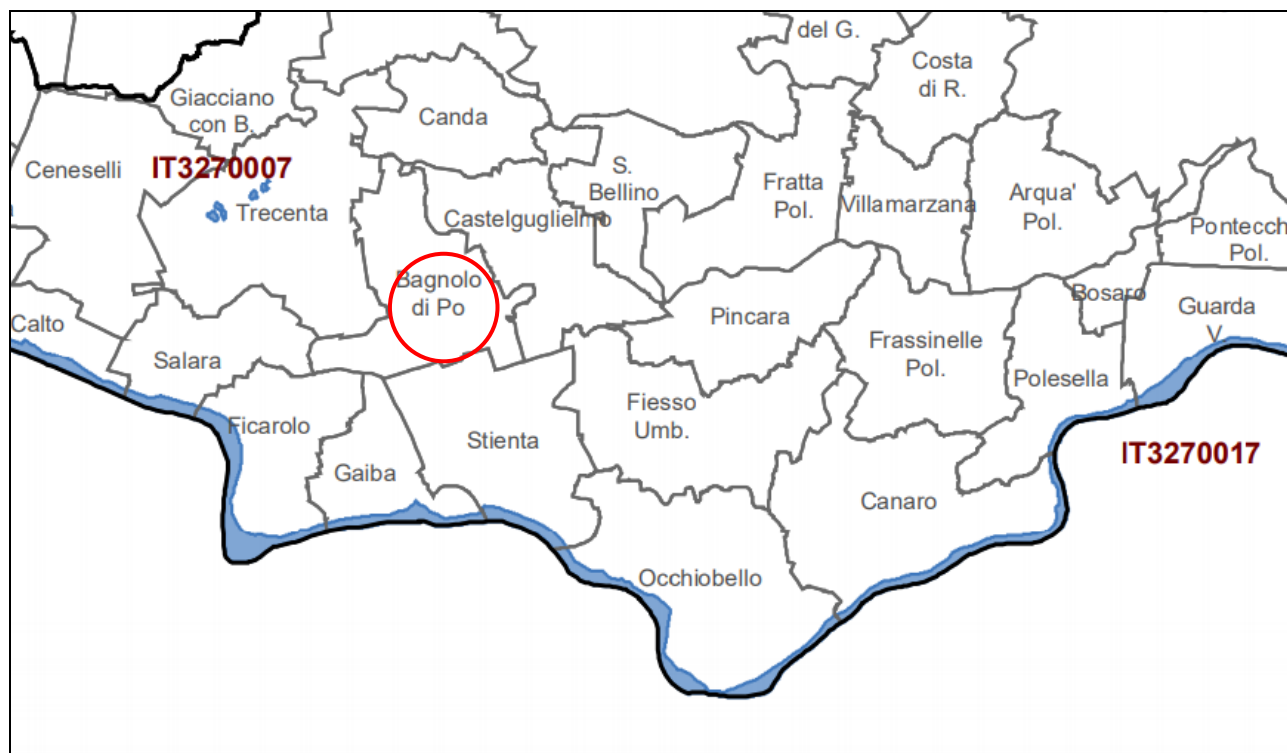




In rosso l'ambito di intervento

L'ambito di intervento è l'impianto sportivo localizzato nel comune di Bagnolo di Po, in via Napoleonica.

Distanza dai siti Rete Natura 2000



“L'intervento di superamento delle barriere architettoniche mediante la creazione di un percorso pedonale lungo via Stradone Runzi e messa in sicurezza della carreggiata stradale – 2° lotto completamento“, risulta essere all'esterno dell'ambito dei siti poiché come visibile in cartografia essi sono S.I.C. IT3270007 “Gorghi di Trecenta” e S.I.C. IT3270017 “Delta del Po: tratto terminale e delta veneto”, corrispondenti ad altri territori comunali.

Descrizione dell'interventi in esame

Il progetto prevede di dar corso alle opere per il superamento delle barriere architettoniche mediante la creazione di un percorso pedonale lungo via Stradone Runzi e la messa in sicurezza della carreggiata stradale sia in prossimità della frazione di Runzi, sia in alcuni punti in cui sono presenti dissesti e cedimenti.

Potenziati incidenze in fase di cantiere ed in fase di esercizio

I potenziali effetti prodotti dagli interventi di nuova edificazione nei confronti dell'ambiente, vista la natura dello stesso, sono prettamente minimi e in tali operazioni non sono previste emissioni in atmosfera, emissioni in acque superficiali e sotterranee e non generano reflui di alcuna natura. Le emissioni rumorose per l'uso delle macchine operatrici e l'inquinamento acustico connesso all'uso dei macchinari di costruzione è stimato per un periodo molto limitato del tempo ed esclusivamente nell'orario diurno in relazione all'esiguità delle strutture da realizzare.

L'effetto generato sarà quindi solo temporaneo e limitato nel tempo e quindi incapace di interferire nel medio e lungo periodo con le dinamiche e le caratteristiche dell'ambiente locale.

Non sono previsti impatti del suolo e del sottosuolo in quanto non sono previsti movimenti di terra al di fuori di quelli strettamente necessari alla realizzazione delle opere di costruzione. L'eventuale terreno rimosso sarà riutilizzato nell'ambito dell'area nelle operazioni di ripristino.

Conclusioni

Per quanto riguarda il sito oggetto di intervento e ai fini delle lavorazioni in esame, si ritiene che non sia oggettivamente probabile il verificarsi di significativi effetti negativi sulla preservazione delle specie e habitat presenti.

DATA 18.11.2020

II DICHIARANTE
ARCH. LUIGI VICENZETTI

MODELLO DI INFORMATIVA SUL TRATTAMENTO DEI DATI PERSONALI

(ex art. 13, Regolamento 2016/679/UE - GDPR)

di cui alla dichiarazione di non necessità di valutazione di incidenza

In base al Regolamento 2016/679/UE (*General Data Protection Regulation – GDPR*) “ogni persona ha diritto alla protezione dei dati di carattere personale che la riguardano”.

I trattamenti di dati personali sono improntati ai principi di correttezza, liceità e trasparenza, tutelando la riservatezza dell'interessato e i suoi diritti.

Il Titolare del trattamento dei dati, suo rappresentante, che La riguardano è ARCH. VICENZETTI LUIGI, con sede a ROVIGO – VIALE DELLA PACE 24.

La casella mail del Titolare del trattamento, quale punto di contatto a cui potrà rivolgersi per le questioni relative al trattamento dei dati che La riguardano, è: luigivicenzetti@gmail.com.

Il Responsabile della Protezione dei dati (*Data Protection Officer*) che La riguardano è ARCH. VICENZETTI LUIGI, con sede a ROVIGO – VIALE DELLA PACE 24.

La casella mail del Responsabile della Protezione, quale punto di contatto a cui potrà rivolgersi per le questioni relative alla protezione dei dati che La riguardano, è: luigivicenzetti@gmail.com.

La finalità del trattamento cui sono destinati i dati personali è quella di consentire lo svolgimento dei compiti di valutazione dell'incidenza di piani, progetti e interventi sui siti della rete Natura 2000 e di quelli ad esso connessi e conseguenti (es. vigilanza, monitoraggio, ...) e la base giuridica del trattamento (ai sensi degli articoli 6 e 9 del Regolamento 2016/679/UE) è l'adempimento di un obbligo legale al quale è soggetto il titolare del trattamento (D.P.R. n. 357/97 e ss.mm.ii.).

I dati raccolti potranno essere trattati inoltre a fini di archiviazione (protocollo e conservazione documentale) nonché, in forma aggregata, a fini statistici.

I dati, trattati da persone autorizzate, [indicare una opzione e compilare la parte mancante]:

- ✓ potranno essere comunicati alla Regione del Veneto – Autorità regionale competente per la valutazione di incidenza o ad altre Pubbliche Amministrazioni ai fini della vigilanza in materia di valutazione di incidenza e non saranno diffusi.

- potranno essere comunicati alla Regione del Veneto – Autorità regionale competente per la valutazione di incidenza o ad altre Pubbliche Amministrazioni ai fini della vigilanza in materia di valutazione di incidenza e diffusi attraverso [indicare il canale di diffusione] _____, ai sensi del [indicare articolo e atto normativo che regola la diffusione] _____

Il periodo di conservazione, ai sensi dell'articolo 5, par. 1, lett. e) del Regolamento 2016/679/UE, è determinato in base ai seguenti criteri:

- per fini di archiviazione (protocollo e conservazione documentale), il tempo stabilito dalle regole interne proprie all'Amministrazione e da leggi e regolamenti in materia;
- per altre finalità, il tempo necessario a raggiungere le finalità in parola.

Le competono i diritti previsti dal Regolamento 2016/679/UE e, in particolare, potrà chiedere al *Titolare del trattamento* o suo rappresentante l'accesso ai dati personali che La riguardano, la rettifica, l'integrazione o, ricorrendone gli estremi, la cancellazione o la limitazione del trattamento, ovvero opporsi al loro trattamento.

Ha diritto di proporre reclamo, ai sensi dell'articolo 77 del Regolamento 2016/679/UE, al Garante per la protezione dei dati personali con sede in Piazza di Monte Citorio n. 121, 00186 – ROMA, ovvero ad altra autorità europea di controllo competente.


Il conferimento dei dati discende dalla necessità di consentire lo svolgimento dei compiti di valutazione dell'incidenza di piani, progetti e interventi sui siti della rete Natura 2000 e di quelli ad esso connessi e conseguenti (es. vigilanza, monitoraggio, ...).

L'interessato ha l'obbligo di fornire i dati personali e il mancato conferimento non rende possibile lo svolgimento dei predetti compiti.

f.to IL TITOLARE DEL TRATTAMENTO
O SUO RAPPRESENTANTE

DATA 18.11.2020

ARCH. LUIGI VICENZETTI

Cognome.....VICENZETTI.....	 Firma del titolare..... <i>Luigi Vicenzetti</i> ROVIGO il 04/09/2013 Impronta del dito indice sinistro IL SINDACO INCARICATO DAL SINDACO <i>Roberto</i>
Nome... LUIGI	
nato il... 04/02/1968	
(atto n.....114P.....I. S.....A.....)	
a..... ROVIGO (.....)	
Cittadinanza..... ITALIANA	
Residenza..... ROVIGO	
Via..... VIALE DELLA PACE 24	
Stato civile..... ---	
Professione..... ---	
CONNOTATI E CONTRASSEGNI SALIENTI	
Statura..... 175	
Capelli..... BRIZZOLATI	
Occhi..... VERDI	
Segni particolari.....	

REPUBLICA ITALIANA
TESSERA SANITARIA
 CARTA REGIONALE DEI SERVIZI

07/2015
 CARTA NAZIONALE DEI SERVIZI

Codice Fiscale **VCNLGU68B04H620F** Sesso **M**

Cognome **VICENZETTI**
 Nome **LUIGI**

Data di scadenza **04/01/2022**

Luogo di nascita **ROVIGO**
 Provincia **RO**

Data di nascita **04/02/1968**

Dati sanitari regionali
 REGIONE DEL VENETO

 scade il 04/02/2024 diritti 5,42 AT 4147560	REPUBBLICA ITALIANA  COMUNE DI ROVIGO CARTA D'IDENTITA' N° AT 4147560 DI VICENZETTI LUIGI
	IP.Z.S. SpA - OFFICINA C.V. - ROMA