



# COMUNE di ORTONA

Medaglia d'Oro al Valore Civile

PROVINCIA DI CHIETI

## **COMPLETAMENTO LAVORI DI RIQUALIFICAZIONE URBANA VIA DELLA LIBERTA'**

PROGETTO ESECUTIVO

## RELAZIONE TECNICA

I Progettisti :

Ing. Lino Di Leve

Ing. Ettore Tenaglia

Il Responsabile del Procedimento  
Geom. Americo Di Nicolantonio

Il Dirigente del III Settore  
Ing. Nicola Pasquini

## INDICE

### Relazione tecnica:

- Descrizione dell'area
- Natura del bene
- Periodo di realizzazione
- Coordinate geografiche
- Riferimenti catastali
- Destinazione d'uso attuale
- Breve descrizione storica
- Presenza di elementi significativi
- Descrizione dello stato attuale
- Descrizione dell'intervento

### Allegati:

- 1) corografia della zona interessata dall'opera: Carta d'Italia – F° 141 – Ortona – stralcio della tavoletta II S.E. – scala 1:25000;
- 2) stralcio dell'aereofotogrammetrico – Tav. 3\_2d – scala 1:2000
- 3) planimetria catastale: stralcio del Foglio di Mappa n° 25 – All. 11 – scala 1:2000;
- 4) planimetria dello strumento urbanistico con l'individuazione dell'area oggetto di intervento: P.R.G. – stralcio Tav. 5 zonizzazione del territorio comunale – scala 1:000;

Oggetto: **COMPLETAMENTO LAVORI DI RIQUALIFICAZIONE URBANA  
VIA DELLA LIBERTA'**

Committente: Amministrazione Comunale di Ortona (CH)

Progettisti: Dott. Ing. Lino Di Leve, iscritto all'Ordine degli Ingegneri di Chieti  
Dott. Ing. Ettore Tenaglia, iscritto all'Ordine degli Ingegneri di Chieti

Incarico: Determinazione n. 709 del 20.11.2012

## **RELAZIONE TECNICA**

### **Descrizione dell'area**

L'area di intervento è parte del vero asse cittadino, contornato da edifici con destinazione d'uso sia abitativa che commerciale; da esso, su ambo i lati, si dipartono a pettine le strade di penetrazione nei vari quartieri.

Via della Libertà, in realtà un viale, è una strada con traffico veicolare intenso, anche pesante, costeggiata su i due lati da larghi marciapiedi definiti da aiuole continue cordolate che ospitano piante della famiglia fagacee e pinacee per la maggior parte; queste delimitano la sede pedonale da quella carrabile e portano numerosi pali sia di pubblica illuminazione che di segnaletica verticale stradale e pubblicitaria. Lungo detta via sono presenti pozzetti di varia natura e caditoie per la raccolta di acque meteoriche.

La sede stradale è posta alla stessa quota dei marciapiedi; questo, quando le precipitazioni meteoriche sono copiose, crea non pochi problemi agli accessi delle varie utenze che sono quasi a raso con la sede pedonale.

### **Natura del bene**

Spazio urbano : vie, strade e altri spazi urbani

### **Periodo di realizzazione**

Compreso tra il 1850 e il 1950

## **Coordinate geografiche**

Sistema di riferimento: WGS84 – latit. 42° 20' 59.63" N – long. 14° 24' 08.04" E

## **Riferimenti catastali**

Comune di Ortona, Foglio n. 25, All. 9,11 e 12

## **Destinazione d'uso attuale**

Servizi pubblici : viabilità interna

## **Breve descrizione storica**

La strada in oggetto è sita nella zona centrale della Città, ovverosia all'esterno del nucleo storico; già utilizzata in passato come via di comunicazione con Lanciano e Orsogna; l'espansione della Città avvenuta nel periodo post bellico ha determinato la via del sud costituendo la odierna via della Libertà, allora corso M. Bianchi.

Questa è stata il tracciato della ex Strada Statale n. 16 Adriatica.

## **Presenza di elementi significativi**

Elementi architettonici di pregio o archeologici:

- Nessuno

## **Descrizione dello stato attuale**

La pavimentazione esistente realizzata nell'ultimo trentennio e costituita da piastrelle di pietra serena su massetto cementizio delimitata da cordoni in pietra di Trani che contornano un'aiuola e definiscono la sede pedonale. Queste, oltre che contenitori di siepi ed alberi di alto fusto in stato di degrado, creano, una scarsa fruibilità dei percorsi a causa dei limitati varchi per l'attraversamento delle stesse, una limitazione alla visibilità sia dei pedoni che degli autoveicoli con conseguenze a volte gravi e disagi di varia natura.

La sede stradale è posta alla stessa quota dei marciapiedi.

Dette aiuole cordonate, quando le precipitazioni meteoriche sono copiose, creano non pochi problemi agli accessi delle varie utenze, che sono quasi a raso con la sede pedonale impedendo un corretto deflusso delle acque creando pozzanghere ed allagamenti, favoriti anche da contropendenze, che a volte interessano i locali siti al piano terra.

TRATTO DI STRADA OGGETTO DI INTERVENTO						
Via della Libertà	Lunghezza massima ml	Larghezza massima ml	Larghezza minima ml	Larghezza media ml	Superficie utile m <sup>2</sup>	Stato di degrado
Sede carrabile	240,00	8,32	7,53	8,72	2093,00	Elevato
Marciapiede Est	240,00	3,40	2,90	3,00	720,00	Elevato
Marciapiede Ovest	240,00	3,48	2,80	2,89	694,00	Elevato

### **Descrizione dell'intervento**

L'Amministrazione Comunale ha deciso di realizzare opere di completamento atte alla riqualificazione ed al risanamento del sistema viario di Via della Libertà riportando la pavimentazione e la decorazione arborea ad un corretto livello di decoro pubblico. Programma già avviato con un primo intervento, di recente terminato, di cui questo progetto ne costituisce il completamento.

Essenzialmente i criteri di intervento che si prevedono di adottare consistono:

#### *Demolizione e rimozione dei marciapiedi esistenti*

Verranno demoliti e rimossi i marciapiedi oltre le aiuole e piantumazioni sia di alto fusto che arbustivo interessando inizialmente il tratto via Mazzini - via Cascella consentendo il traffico alternato ad una corsia per poi interessare il tratto via Cascella – Hotel Moderno con il traffico sempre alternato ad una corsia.

#### *Demolizione e rimozione sede stradale*

Verrà demolita la carreggiata stradale per uno spessore di circa 36 cm, per l'abbassamento della sede stradale, interessando anche i pozzetti e le caditoie esistenti con interventi atti a migliorare il deflusso delle acque meteoriche per scongiurare allagamenti.

### Rifacimento sede carrabile

Rifacimento della sede carrabile con abbassamento di quota, per quanto possibile, con realizzazione di una massicciata con geostruttura tridimensionale.

La pavimentazione sarà del tipo bituminoso costituita da :

- strato di collegamento o bynder per 7 cm con il compito di trasmettere i carichi verticali alla fondazione senza deformazioni permanenti;
- tappetino di usura o strato di usura a contatto diretto con il traffico stradale e con gli agenti atmosferici. La sua funzione sarà quella di assorbire i carichi superficiali e trasmetterli agli strati sottostanti oltre che offrire aderenza ai pneumatici dei veicoli.

### Rifacimento marciapiedi

Rifacimento dei marciapiedi con un lastricato lapideo uguale a quello già realizzato nel primo intervento (marmo grolla rosato fiammato), in modo tale da avere una omogeneità materica ed una continuità ottica con l'inserimento di elementi lapidei caratterizzanti;

### Piantumazione

Nuova piantumazione con palme Washintonia Filifera, già utilizzate nel precedente lotto;

### Segnaletica orizzontale e verticale:

La segnaletica orizzontale "zebre" di un attraversamento pedonale verrà realizzata consentendo:

- a) Buona visibilità per il conducente che sopraggiunge anche in condizioni di scarsa visibilità (di notte, condizioni metereologi avverse,...);
- b) Facile percezione e riconoscimento, sia da parte del pedone che del conducente;
- c) Elevata durata nel tempo delle vernici con le seguenti caratteristiche:
  - resistenza al derapaggio (aderenza): minimo 55 SRT;
  - Qd coeff. luminanza per illuminazione diffusa: minimo 150 mcd/mq lx;
  - RI coeff. Luminanza riflessa: minimo 200 mcd/mq lx;
  - Colore bianco

L'ampiezza delle strisce pedonali sarà di 2,50 m a zebre pedonali.

Lo spessore e la distanza tra strisce successive sarà di 0.50 m.

### Parcheeggi:

Vengono previsti parcheggi complanari ai marciapiedi ed ad essi collegati tramite rampe.

A servizio di persone disabili gratuitamente si assegnano posti auto nella misura di 1 ogni 50.

### Interventi di arredo urbano:

La disposizione degli oggetti di corredo urbano (fissi e mobili) sarà tale da consentire il transito della persona su sedia a ruote e l'agevole utilizzabilità di tutte le attrezzature presenti. Gli arredi saranno non taglienti e privi di spigoli vivi.

Le tabelle e i dispositivi segnaletici, nonché le strutture di sostegno di linee elettriche, telefoniche, di impianti di illuminazione pubblica saranno installate in modo da non essere fonte di infortunio e di intralcio anche a persone a ruote.

## SUPERAMENTO BARRIERE ARCHITETTONICHE

Essendo l'intervento riferito a spazi pubblici aperti al pubblico le misure atte all'eliminazione e superamento delle barriere architettoniche devono fare riferimento alle seguenti leggi:

- Legge 09/01/1989 n. 13 e Regolamento di attuazione adottato con Decreto del ministero dei lavori Pubblici del 14/06/1989 n. 236;
- *“Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici”* ai sensi del D.P.R. 24/07/1996 n. 503;
- *“Norme sulle caratteristiche funzionali e geometriche delle intersezioni stradali”* ai sensi del D.M. 05/11/2001 e successive modifiche
- Codice della S (D.Lgs. 30/04/1992 n. 285 e successivi aggiornamenti);

In particolare vengono previsti i seguenti interventi:

#### *Marciapiedi (art. 5 e 6 DPR 503/96)*

- la larghezza totale dei marciapiedi non sarà mai inferiore ad 1.50 m, spazio necessario per consentire l'incrocio di due pedoni ed il passaggio di sedia a ruote. La misura al netto degli ostacoli fissi esistenti sui marciapiede, quali pali della pubblica illuminazione, arredo urbano, pali semaforici, alberature sarà minima di 1,20;

- l'utilizzo di una pavimentazione che non presenti scabrosità e fessure tali da consentire un agevole transito ai disabili motori;
- il dislivello tra il piano del marciapiede e zone carrabili ad esso adiacenti sarà di 15 cm;
- massima pendenza trasversale  $\leq 1\%$  - massima pendenza longitudinale  $\leq 5\%$ ,

*Percorsi (art. 4, comma 2.1 D.M. 236/89)*

- i percorsi avranno un andamento quanto più possibile semplice e regolare, privi di strozzature, arredi ed ostacoli di qualsiasi natura che riducano la larghezza utile di passaggio o che possano causare infortuni. I percorsi consentiranno inoltre l'inversione di marcia da parte delle persone su sedia a ruote;
- le variazioni di livello dei percorsi saranno raccordate con rampe e scivoli a pendenza  $\leq 8\%$  evidenziate con variazioni cromatiche;
- relativamente all'attraversamento pedonale la tipologia di rampa adottata sarà quella parallela al senso di marcia dei veicoli (preferibile per evitare situazioni di indesiderata invasione della carreggiata) con il marciapiede interamente ribassato. La larghezza della rampa permetterà ad una sedia a ruota la rotazione di  $90^\circ$  necessaria per affrontare l'attraversamento;
- il raccordo rampa-carreggiata sarà del tipo a raso con pendenza dell'1% per favorire la raccolta e il deflusso delle acque meteoriche;

Per quanto non espressamente relazionato si rimanda alla lettura della documentazione grafica di progetto.

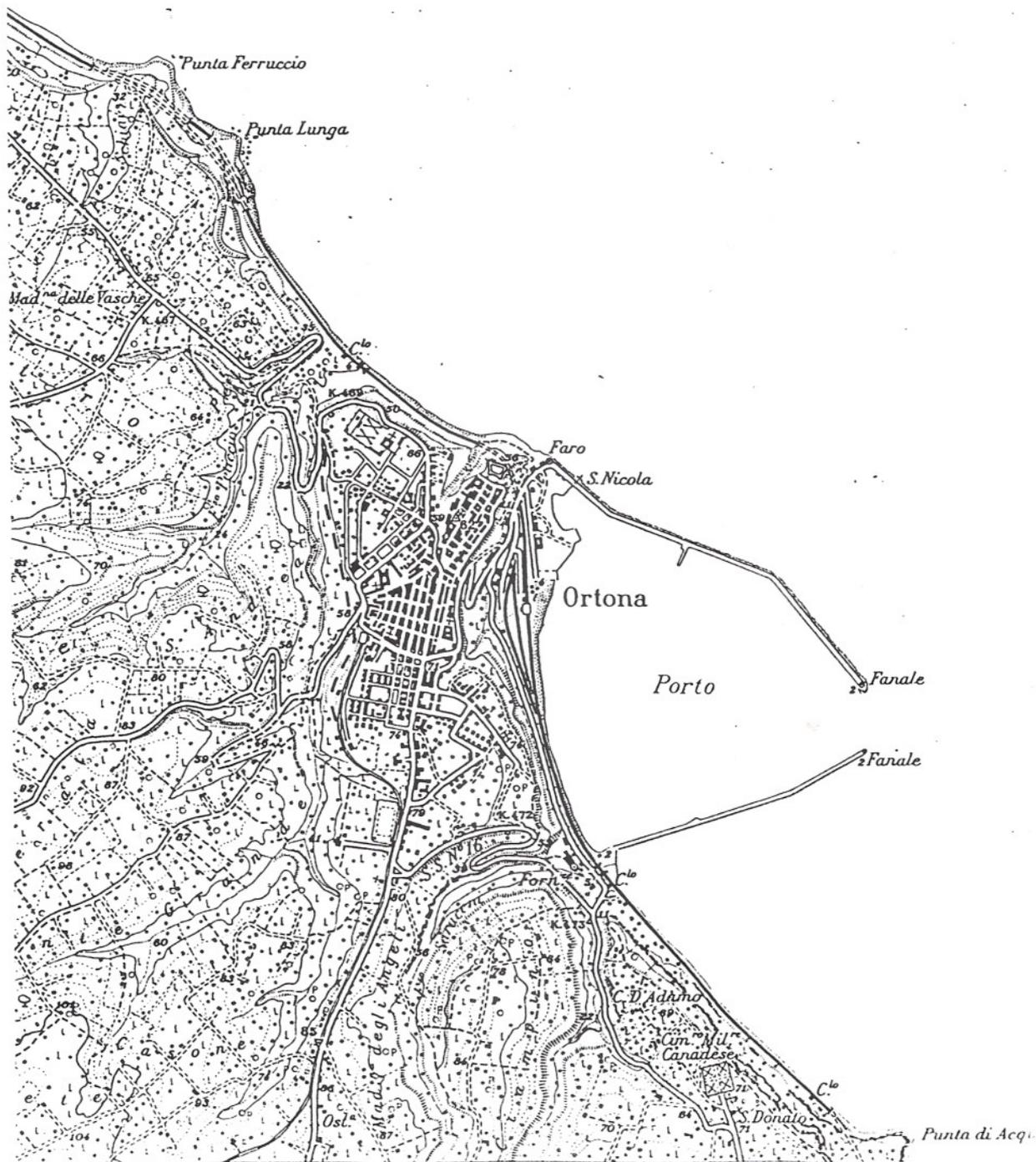
Ortona, 25.05.2015

**I Progettisti**

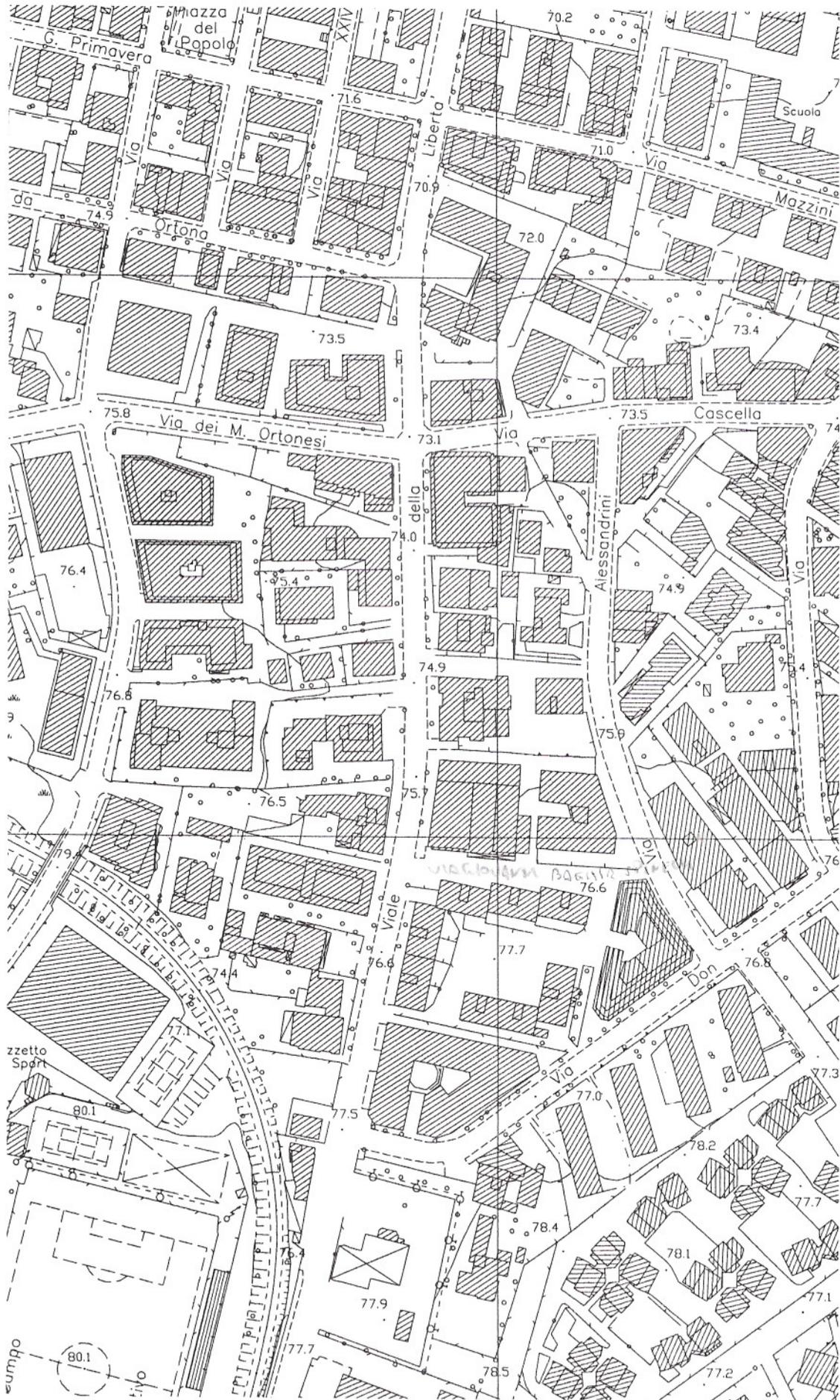
Ing. Lino Di Leve

Ing. Ettore Tenaglia

**ALLEGATI**

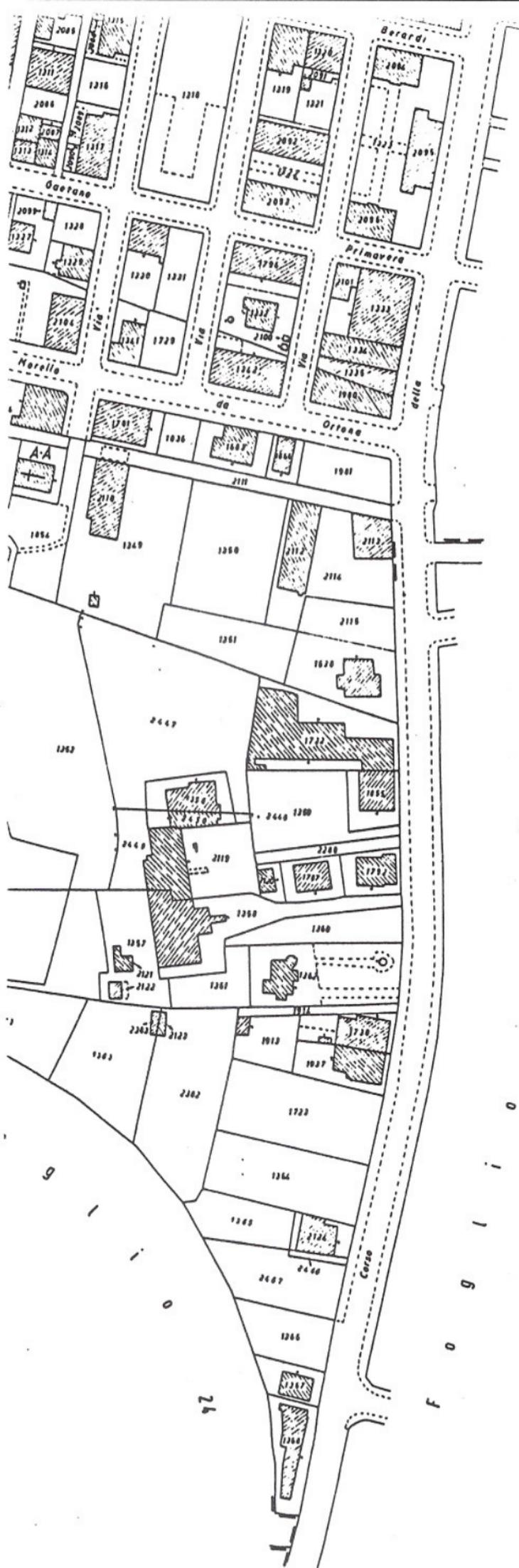


Carta d'Italia - F° 141 - Ortona - stralcio della tavoletta II S.E.  
scala: 1:25000



tratto di  
intervento

Comune di Ortona  
Stralcio aerofotogrammetrico – Tav 3\_2d  
scala: 1:2000



33

Comune di Ortona

Stralcio del Foglio di Mappa n° 25 - Allegato 11

scala: 1:2000 (originale 1:1000)



Comune di Ortona  
Stralcio Tav 5 di Piano Regolatore Generale  
Zonizzazione del territorio Comunale  
scala: 1:5000



Comune di Ortona  
Stralcio Tav 5 di Piano Regolatore Generale  
Zonizzazione del territorio Comunale  
scala: 1:5000