



CITTÀ DI ASTI

SETTORE LL.PP. ed EDILIZIA PUBBLICA

Servizio Suolo Urbano - Progettazione infrastrutture

Scheda 873/2020

febbraio 2021

PROGETTO
ESECUTIVO

Elaborato:

A

Programma straordinario di interventi per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie delle città metropolitane e dei comuni capoluoghi di provincia

ATC006

RIQUALIFICAZIONE URBANA VIALE AL PILONE

C.U.P. G37H17001170005

RELAZIONE TECNICA DESCRITTIVA

Progettista

Arch. Francesco FIORETTI
Francesco Fioretti

Il Responsabile del Procedimento

Ing. Paolo CARANTONI

INDICE DELLA RELAZIONE TECNICA DESCRITTIVA

1. PREMESSE	2
2. Inquadramento generale, storico e urbanistico dell'intervento sul territorio	2
2.1 Inquadramento storico-territoriale	2
2.2 Ulteriori approfondimenti storici	9
2.3 Inserimento dell'intervento sul territorio	10
3. Inquadramento urbanistico e conformità agli strumenti urbanistici	11
4. Criteri utilizzati per le scelte progettuali.....	12
5. Caratteristiche prestazionali e descrittive dei materiali prescelti	14
6. Aspetti riguardanti la geologia, la topografia, l'idrologia, le strutture e la geotecnica	14
7. Aspetti riguardanti le interferenze, gli espropri, il paesaggio, l'ambiente e gli immobili di interesse storico, artistico ed archeologico che sono stati esaminati e risolti in sede di progettazione attraverso lo studio di fattibilità ambientale	14
8. Soluzioni adottate per il superamento delle barriere architettoniche	15
9. Idoneità delle reti esterne dei servizi atti a soddisfare le esigenze connesse all'esercizio dell'intervento da realizzare	16
10. Interferenze delle reti aeree e sotterranee con i nuovi manufatti ed al progetto della risoluzione delle interferenze medesime ...	16
11. Opere di abbellimento artistico o di valorizzazione architettonica	16
12. Criteri ed elaborati che compongono il progetto esecutivo dell'opera.....	16
13. Disposizioni e adempimenti in materia di sicurezza - D.Lgs. n° 81 del 9 aprile 2008.....	17
14. Tempistiche per la realizzazione dell'opera	17
15. Normativa di riferimento	17
16. Prezziario di riferimento e struttura computo metrico estimativo.	18
17. DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA	19
18. SEZIONE TIPO	23

1. PREMESSE

La Legge 28 dicembre 2015, n. 208 (legge di stabilità 2016) ha istituito, per l'anno 2016, un Programma straordinario di intervento per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie delle città metropolitane e dei comuni capoluogo di provincia.

La città di Asti con DGC n. 432 del 25/08/2016 ha approvato l'intero programma straordinario di intervento per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie della Città di Asti, di cui faceva parte lo studio di fattibilità tecnica ed economica dell'intervento **ATC006** di "RIQUALIFICAZIONE URBANA VIALE AL PILONE" con una previsione di spesa complessiva di €. 550.000,00 IVA compresa.

Con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 06/12/2016 è stata approvata la graduatoria del "Programma straordinario di intervento per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie" e con Delibera CIPE del 03 Marzo 2017, D.P.C.M. 29 Maggio 2017 e D.P.C.M. 16 Giugno 2017 la presidenza del Consiglio dei Ministri ha disposto il finanziamento degli interventi.

Il Comune di Asti con DGC n. 251 del 29/5/2018 ha approvato il progetto definitivo dell'opera in oggetto.

Il Comune di Asti con Determina Dirigenziale n. 2379 del 25/10/2018 ha approvato il progetto esecutivo dell'opera in oggetto.

Poi per sopravvenute problematiche legate al finanziamento è stata sottoscritta, in data 30 maggio 2019, la "Risoluzione consensuale anticipata dell'incarico professionale con l'Arch. Elisa Monticone" che ha redatto le due fasi progettuali di cui sopra e avrebbe dovuto ancora svolgere l'incarico di direzione lavori e di coordinatore della sicurezza in fase di esecuzione.

Con la legge di Bilancio 2019 sono stati sbloccati e riattivati i relativi finanziamenti ministeriali e al tempo stesso sono venuti a cambiare il quadro esigenziale e gli indirizzi dell'Amministrazione, oltre a dover affrontare e fronteggiare la grave pandemia epidemiologica in corso. Questo nuovo scenario ha indotto il RUP a ritenere necessario di procedere con una revisione integrale del progetto individuando come progettista il sottoscritto Arch. Francesco FIORETTI, in servizio presso il Settore LL.PP. ed Edilizia Pubblica del Comune di Asti.

2. Inquadramento generale, storico e urbanistico dell'intervento sul territorio

2.1 Inquadramento storico-territoriale

Qui di seguito si riporta lo stralcio integrale dell'inquadramento storico territoriale, redatto dall'Arch. Elisa Monticone, facente parte integrante dell'Allegato 1 "Relazione Generale e Specialistica" del progetto esecutivo di cui alla D.D. n. 2379 del 25/10/2018

Il viale del Pilone costituisce un "segno" urbano particolarmente significativo per una serie di aspetti di seguito descritti.

Il **tracciato**, così come attualmente ancora ben percepibile, è imperniato da un lato sulla piazza I° Maggio e dall'altro sullo slargo definito dall'incrocio con il tracciato di Corso Alessandria, prospiciente il passaggio a livello della ferrovia Asti-Casale. Proprio in quel punto è ancora visibile un 'cippo' in pietra: "**il pilone**" che appunto dà il nome al luogo.

Nonostante l'ambito appaia oggi fortemente marginalizzato e ignorato anche dalle recenti sistemazioni della viabilità (la nuova rotatoria, ecc.), il "pilone" è riconducibile ad una **pietra miliare** che individuava il **primo miglio extracittadino della strada romana Via Fulvia**, tracciato che passava per Hasta (Asti) in direzione da un lato verso Augusta Taurinorum (Torino) e dall'altro verso i centri di Derthona (Tortona), Forum Fulvia (presso Oviglio), Pollentia (Pollenzo).

I segni dell'antichità non sono quindi oggi percepibili così come i più recenti riferimenti

ottocenteschi che attribuiscono al “pilone” il ruolo di **“punto di partenza” della corsa del Palio** che in quel tempo percorreva una sorta di rettilineo sino all'ingresso in città dalla Porta di S. Pietro per proseguire lungo la Via Maestra (corso Alfieri) per concludersi all'altezza circa dello slargo di Via Goltieri.

L'attuale **viale** è sostanzialmente coerente con l'antico tracciato della Via Fulvia che proprio dal “pilone” andava in direzione del Battistero e della “parte della città”.

L'attuale Corso Alessandria ha costituito un miglioramento di un'asse viario di accesso della città che doveva essere fin da quei tempi particolarmente trafficato e ricco di relazioni con il territorio.

Proprio l'apertura del Corso Alessandria ha coinciso con la **trasformazione** (ai primi dell'ottocento) **del tracciato in viale alberato** con l'impianto ancora oggi percepibile così come determinato a seguito degli ampliamenti della carreggiata avviati alla fine degli anni trenta in corrispondenza della definizione delle **zone viabili e di quelle pedonali**, anche con la messa a dimora di nuove alberature (platani).

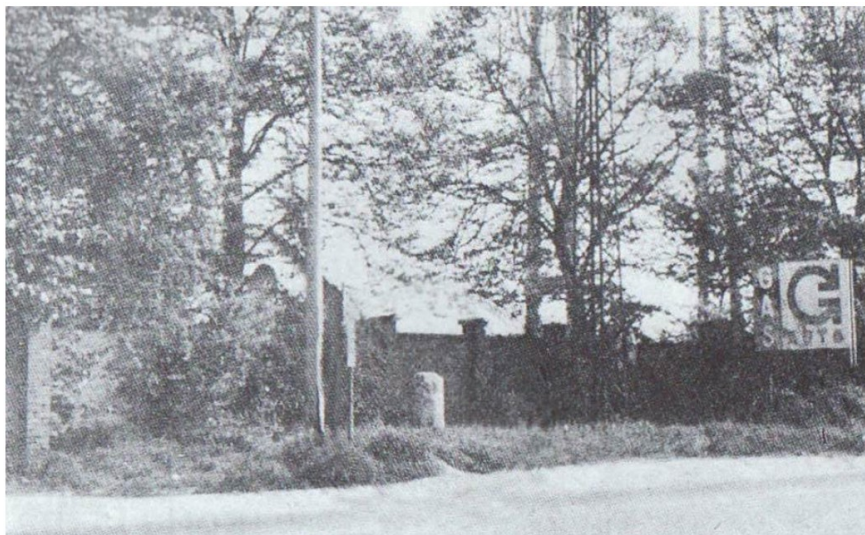
Il viale ha preso la sua **attuale denominazione** solo nei primi anni del novecento, ma sin dalla sua costituzione ha accompagnato la trasformazione urbana di tutta questa parte della città costituendo un'asse di servizio per numerose e caratteristiche attività commerciali e ricreative tipiche di quei tempi e dei luoghi di transizione tra la campagna preesistente e la città che si espandeva.

Il viale si costituisce quindi ancora oggi come un'**attrezzatura funzionale** di valore significativo per la percorribilità pedonale e ciclabile e nello stesso tempo rappresenta **una testimonianza** caratterizzante dell'impianto urbano di Asti.

Si evidenzia inoltre come la conservazione del suo tracciato, delle sue dimensioni e delle sue caratteristiche di viale alberato, rappresenta un elemento di qualificazione per tutta questa parte di città, capace di alimentare connessioni interessanti anche con gli altri residui tracciati di viali che conducono verso il centro.

Da qui emergono i **riferimenti principali per il progetto**:

- la “linearità” e l’“assialità” del viale;
- gli attestamenti su piazza I° maggio l'area del “pilone”;
- il percorso pedonale ciclabile;
- le relazioni con l'intorno;
- le possibili connessioni con gli altri percorsi ciclabili e il sistema dei viali.



L'ambito del "Pilone" a lato della direttrice stradale per Alessandria, collocato al termine del percorso sostanzialmente in corrispondenza con la rotatoria recentemente realizzata con Corso Alessandria (Fonte: "Doppio clic la memoria fotografica dell'astigiano, di Pippo Sacco" - Diffusione immagine editore)



Tratto conclusivo del viale collocato lateralmente lungo il filo edilizio verso l'ambito del "Pilone" (Fonte: "Doppio clic la memoria fotografica dell'astigiano, di Pippo Sacco" - Diffusione immagine editore)



Tratto del viale posto al centro della carreggiata. A destra gli edifici compresi tra Via Solferino e Via Magenta. A sinistra il complesso della "Filanda" in seguito progressivamente sostituita dalle attuali costruzioni (Fonte: "Doppio clic la memoria fotografica dell'astigiano, di Pippo Sacco" - Diffusione immagine editore)



La piazza, ora 1° maggio (negli anni '30 piazza IV novembre e in precedenza 'Porta San Pietro' o 'Piazzale di Porta Alessandria'). A sinistra gli edifici agli imbocchi di corso Genova e Via Calosso prolungamento di via P. Chiesa, sul fronte il Battistero a lato dell'imbocco di C.so Alfieri (Via Maestra) (Fonte: "Doppio clic la memoria fotografica dell'astigiano, di Pippo Sacco" - Diffusione immagine editore)

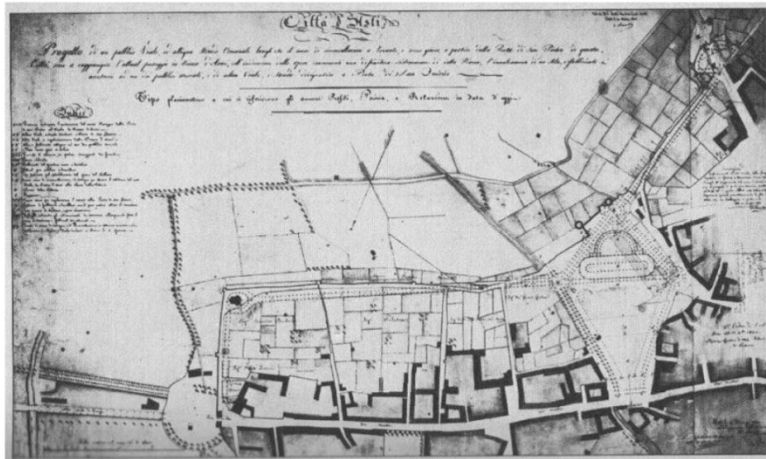


La Piazza 1° Maggio con evidenza dell'imbocco del C.so Alessandria con a sinistra l'edificio del mulino di S. Pietro. Sulla destra il distributore di benzina senza ancora l'attuale fronte degli edifici tra C.so Alessandria e Viale Pilone. La presenza del vagone in sosta indica il tracciato delle rotaie che proseguivano a lato di C.so Alessandria per dirigersi verso Montegrosso e Altavilla (Fonte: "Doppio clic la memoria fotografica dell'astigiano, di Pippo Sacco" - Diffusione immagine editore)

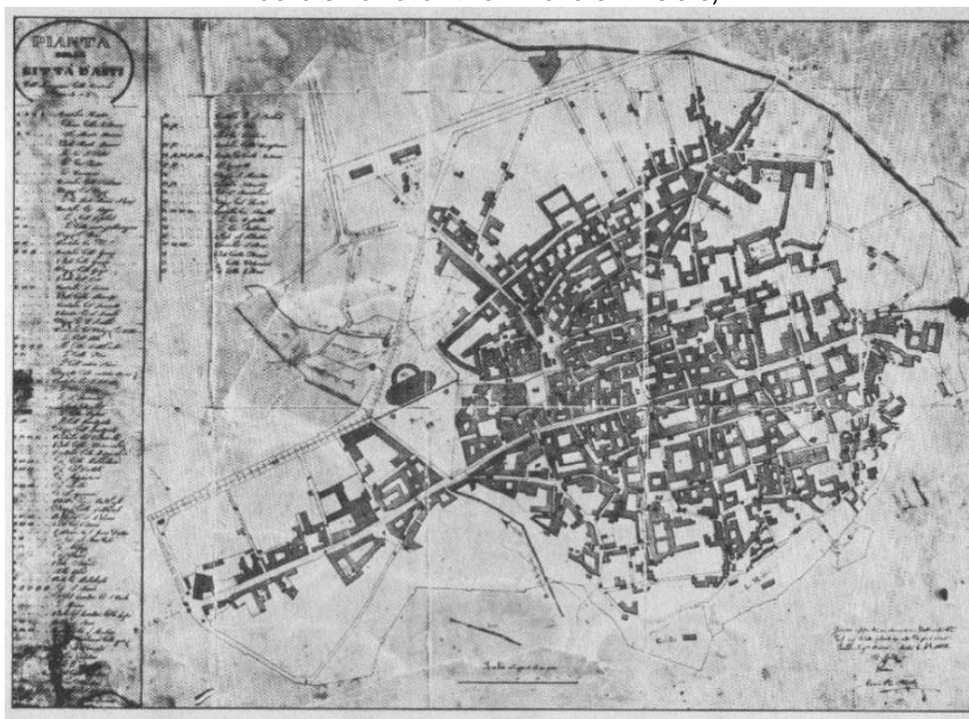


Ancora la vista sull'imbocco di C.so Alfieri provenendo da C.so Alessandria. A sinistra compare ancora il "peso pubblico" nell'ambito dove fu poi installato il distributore di benzina. In primo piano sulla destra visibili le rotaie che indicano le due

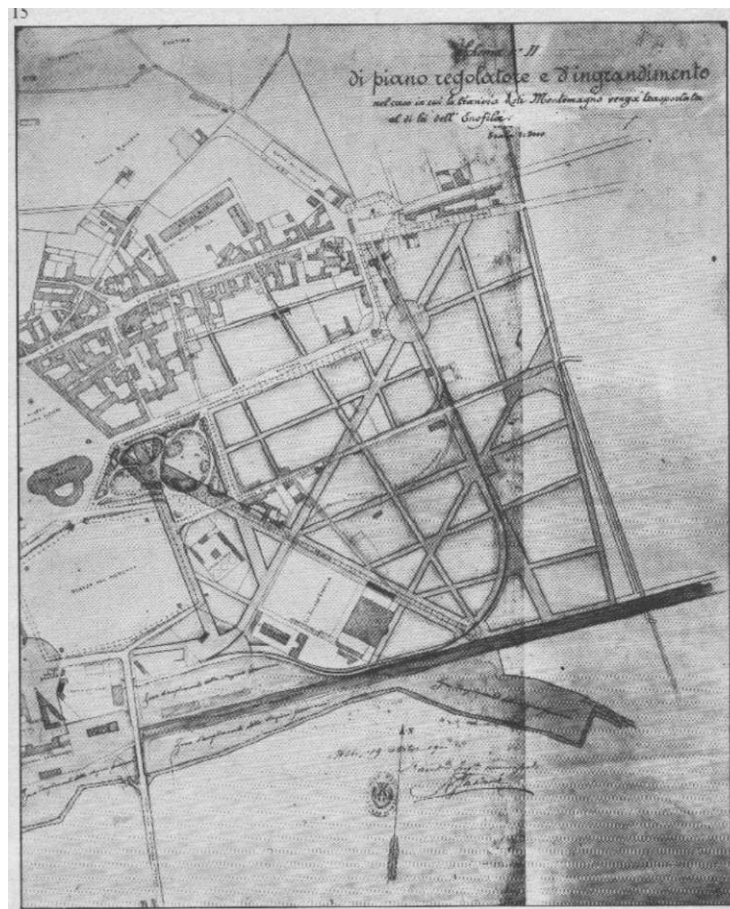
direzioni: a sinistra verso C.so Genova e a destra verso la Via Maestra dirette all'ex caserma 'Colli' (Fonte: "Doppio clic la memoria fotografica dell'astigiano, di Pippo Sacco" - Diffusione immagine editore)



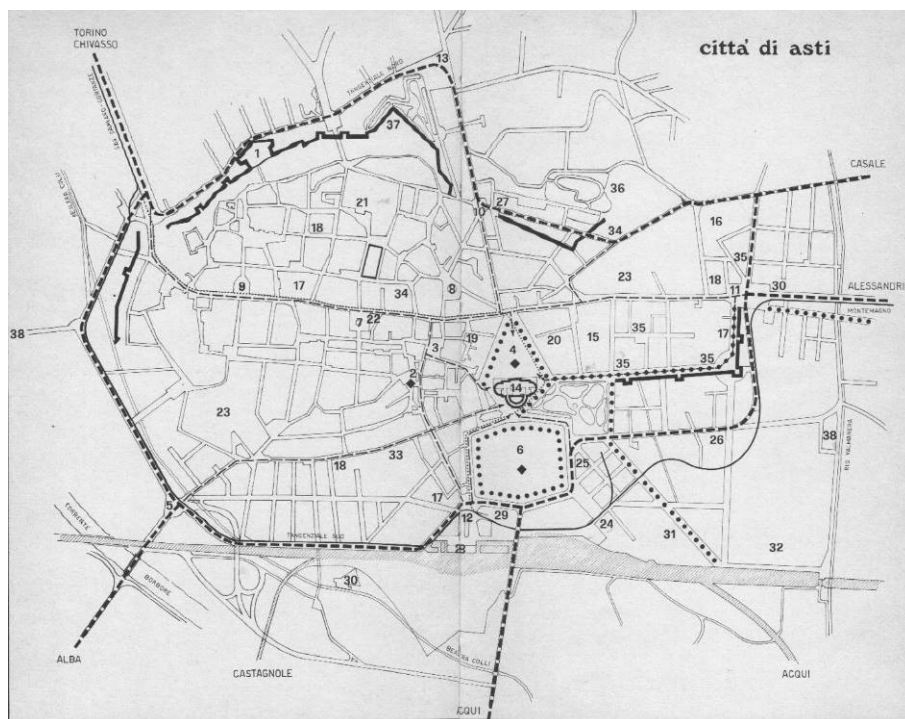
Estratto da "Città di Asti. Progetto di un pubblico viale ed attigua strada comunale..." 16 marzo 1840. In basso a sinistra è visibile il tracciato del viale al Pilone tra la piazza e l'incrocio in corrispondenza del rio (Fonte: "Asti – progetto e costruzione della città 1848-1918" - Editore l'Arciere)

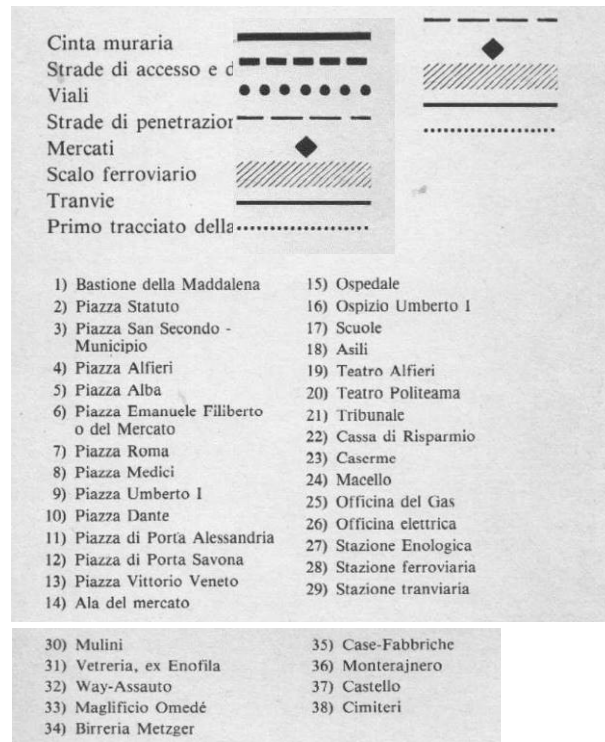


Estratto da "pianta della Città di Asti..." 6 ottobre 1858 (Fonte: "Asti – progetto e costruzione della città 1848-1918" - Editore l'Arciere)



Estratto da "Schema n. II di Piano Regolatore e di ingrandimento nel caso in cui la tranvia 'Asti – Montemagno' venga trasportata al di là dell'Enofila". 19 ottobre 1900 (Fonte: "Asti – progetto e costruzione della città 1848-1918" - Editore l'Arciere)





Estratto da "Asti: schema della situazione urbanistica nel 1918".

Si notano in particolare il tracciato della tranvia Asti – Montemagno e l'indicazione del primo tratto del viale al Pione, elemento evidente di riferimento nel "sistema" dei viali cittadini (Fonte: "Asti – progetto e costruzione della città 1848-1918" - Editore l'Arciere)

2.2 Ulteriori approfondimenti storici

Nel Borgo San Lazzaro, fuori porta San Pietro, sulla strada che porta ad Alessandria (la vecchia strada Reale), è presente ancora un cippo in pietra di notevoli dimensioni che il tempo e l'usura hanno un po' deteriorato. Questo luogo è da sempre chiamato "il Pilone".

Il nome deriva da una grossa e antichissima colonna di pietra, di cui il cippo sarebbe ciò che ne rimane, là collocata a segnalare la partenza per il "[Palio alla lunga](#)".

Per "Palio alla lunga" si intende la corsa del "[Palio di Asti](#)" avvenuta ininterrottamente dalla fine del [XIV secolo](#) fino al [1861](#), che si svolgeva sul percorso lineare della contrada maestra (l'attuale corso Alfieri) in occasione dei festeggiamenti patronali di [San Secondo](#), che partiva dalla "[pietra romana](#)" che diede il nome a Viale Pilone.



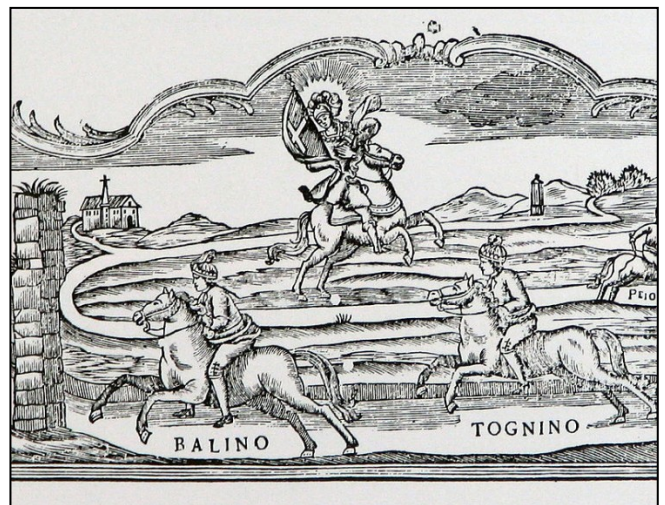
il Pilone vecchio cippo per la partenza del Palio

La partenza avveniva al "Pilone", un grosso cippo marmoreo (tuttora esistente) fuori dalle mura della città, sulla strada reale (oggi corso Alessandria) a poche centinaia di metri dall'antica chiesa di [San Lazzaro](#). Il percorso si dirigeva verso la città passava per Porta San Pietro e, percorrendo il ponte su Rio Valmanera, proseguiva su Contrada maestra, (attuale Corso Alfieri) fino al Palazzo Gabuti di Bestagno, l'attuale [Palazzo Ottolenghi](#). Nel 1861 venne pubblicato il nuovo «Regolamento per la Corsa dei Cavalli in giro sulla nuova Piazza del Mercato» l'attuale Piazza Campo del Palio, cambiando radicalmente la tradizione della corsa astigiana che si era svolta fino ad allora. Il "Pilone" è riconducibile alla "pietra miliare" un cippo iscritto, posto sul ciglio stradale, utilizzato per scandire le distanze lungo le vie pubbliche romane. La forma più consueta è quella di una colonna (anche se vi sono miliari [rastremati](#), quadrangolari o con base appuntita per infiggerli nel terreno), che può arrivare fino a 2,50 m di altezza e a 2,00 di circonferenza. Il

materiale di cui è costituita varia dal [calcare](#) alla [trachite](#) al [marmo](#) pregiato. I miliari riportano una [iscrizione](#), il cui testo è redatto in uno stile particolare, con abbreviazioni e sigle; sono in genere caratterizzati dall'indicazione della distanza in [miglia](#) (1 miglio romano = 1480 m circa), da sola o con la scritta m(ilia) p(assum) tale distanza veniva calcolata dal punto di partenza della strada oppure dalla città più vicina. Nella quasi totalità dei miliari sono riportati il nome e le titolature del magistrato o dell'imperatore che fece costruire o restaurare la strada, talvolta seguiti da verbi come fecit, munivit, refecit, stravit. Quando questi dati mancano e compare solo una dedica si può ipotizzare uno scopo celebrativo ed onorario del monumento.

L'attuale viale è sostanzialmente coerente con l'antico tracciato della

Via Fulvia che proprio dal "pilone" andava in direzione del Battistero e verso la "la città". Nei primi dell'ottocento venne la trasformazione del tracciato in viale alberato con l'impianto ancora oggi percepibile così come determinato a seguito degli ampliamenti della carreggiata avviati alla fine degli anni trenta in corrispondenza della definizione delle zone viabili e di quelle pedonali, anche con la messa a dimora di nuove alberature (platani). Il viale prese la sua attuale denominazione solo nei primi anni del novecento.



La corsa del Palio, particolare da un'incisione tratta da un sonetto del [XVIII secolo](#). L'incisione raffigura l'antico percorso "alla lunga". Si vedono l'antica chiesa di [San Lazzaro](#) e il "cippo del pilone" (sullo sfondo), punto di partenza della corsa, [San Secondo](#) il patrono a cui la corsa è dedicata ed in primo piano due [pazzi](#) a cavallo che stanno per entrare in città attraverso la porta di [San Pietro](#).

2.3 Inserimento dell'intervento sul territorio

L'intervento ricade nella zona est della città, caratterizzata prevalentemente da insediamenti di tipo commerciale e residenziale. Il progetto prevede la riqualificazione di Viale al Pione, da Piazza 1° Maggio all'innesto con C.so Alessandria.

Viale al Pilone rappresenta un'arteria che si snoda da est a ovest ed è parallela a C.so Alessandria.



Mappa di Viale al Pilone

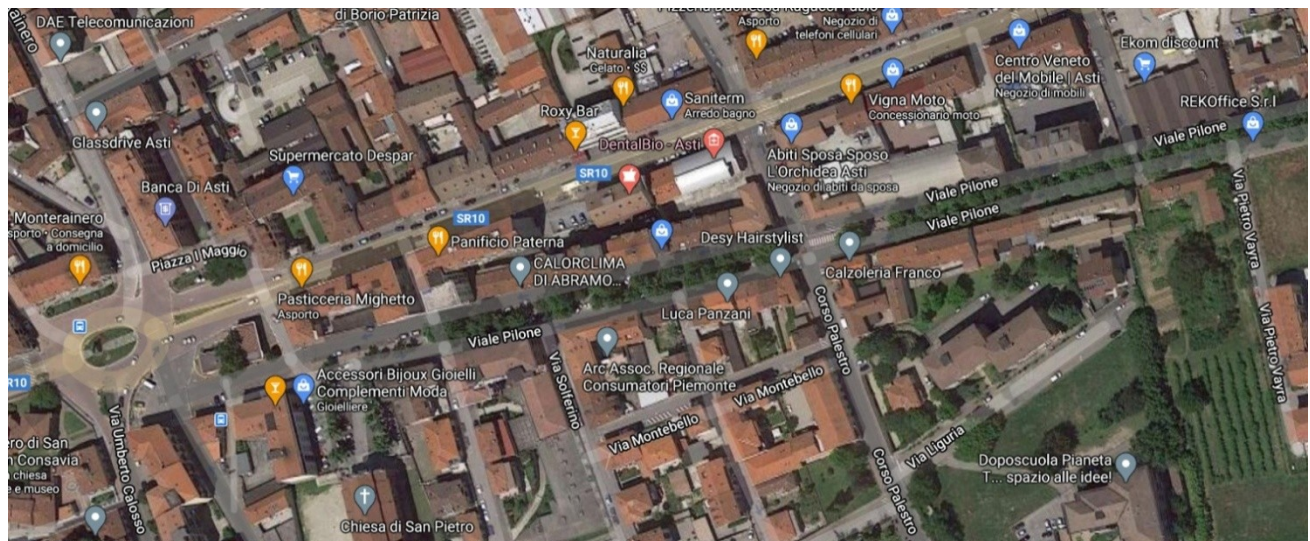


Foto aerea: Viale al Pilone da Piazza 1° Maggio a Via Pietro Vaya

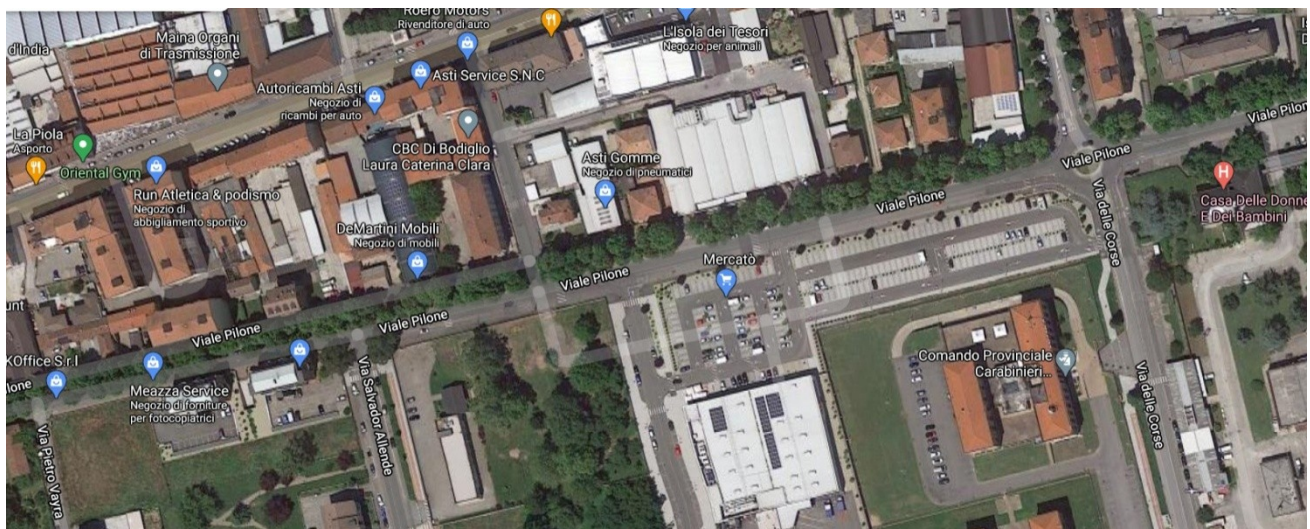


Foto aerea: Viale al Pilone da Via Pietro Vaya a Via delle Corse

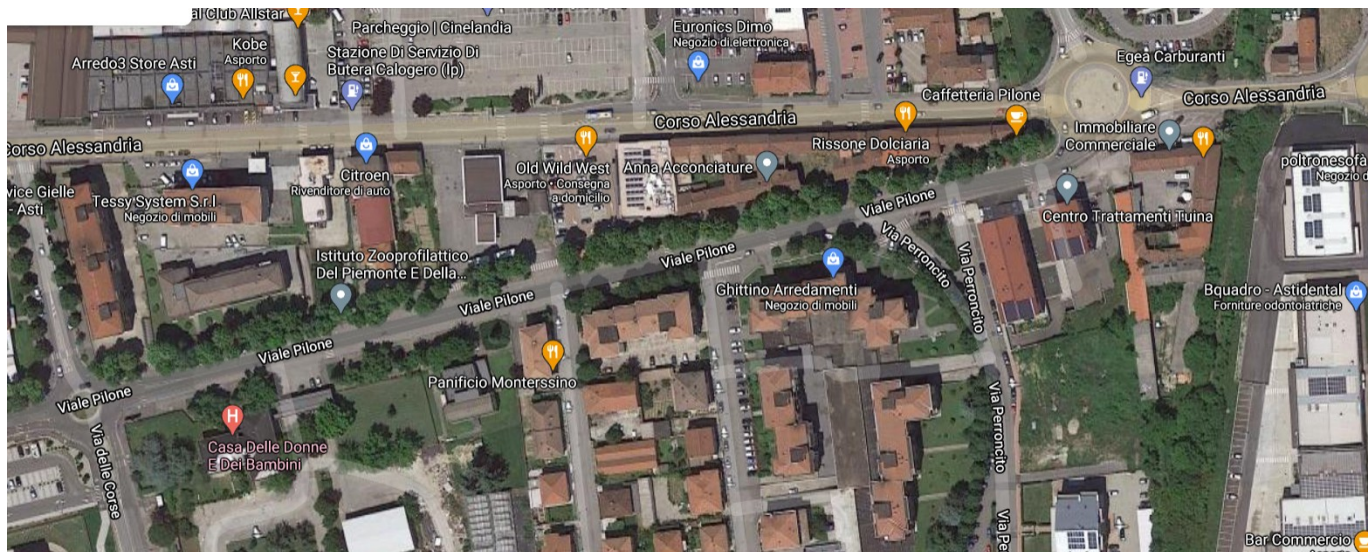
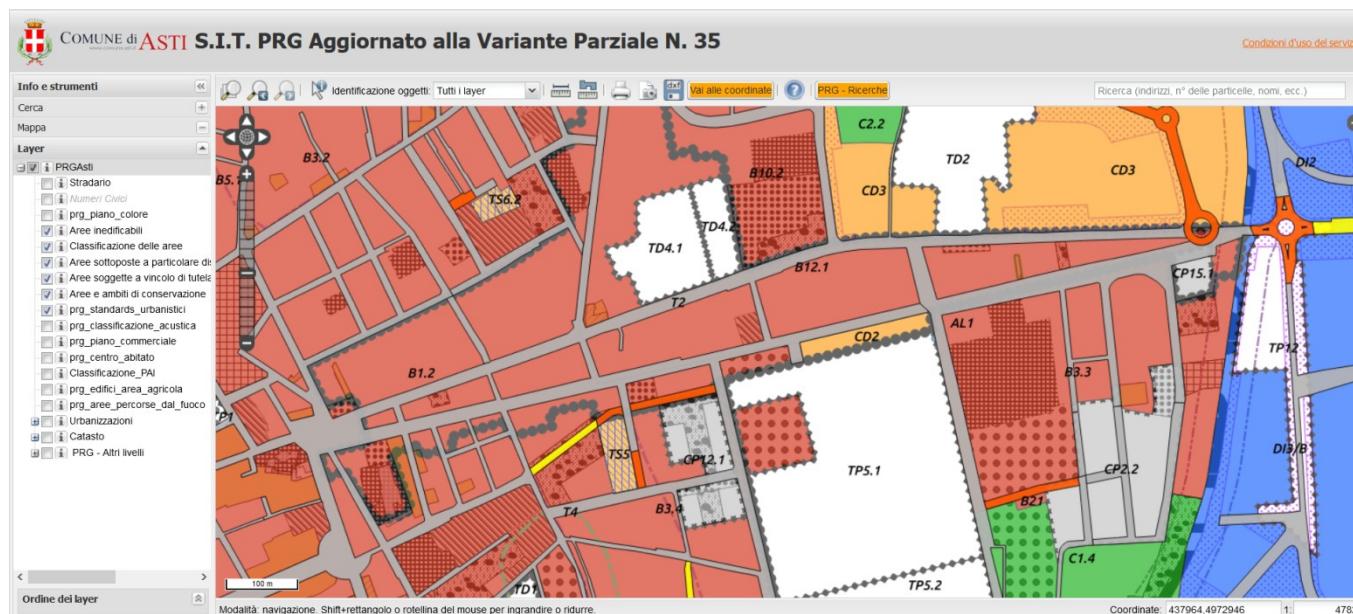


Foto aerea: Viale al Pilone da Via delle Corse a Corso Alessandria

3. Inquadramento urbanistico e conformità agli strumenti urbanistici

Le aree oggetto d'intervento ricadono urbanisticamente su "aree destinate alla viabilità – strade esistenti" pertanto si riscontra la conformità urbanistica.

Estratto di PRG



Aree inedificabili

zona_desc:	Aree destinate alla viabilità	Articolo NTA:	Articolo_9	Tipologia:	STRADA ESISTENTE
------------	-------------------------------	---------------	------------	------------	------------------

Classificazione delle aree

gid:	68	categoria:	Bn			
cod_zona:	B12.1	zona_desc:	Aree residenziali di consolidamento e relativa classificazione			
nta_link:	Articolo 18	tab_nta:	Tabella 18.2	ordine:	2	
gid:	404		categoria:	Tn	cod_zona:	T2
zona_desc:	Aree residenziali di trasformazione		nta_link:		Articolo 19	
tab_nta:	Tabella 19.1		ordine:		2	

Gli interventi in progetto ricadono per la quasi totalità su sedimi stradali comunali e per una piccola parte su aree che presentano un disallineamento tra stato di fatto consolidato da decenni (destinazione ad uso pubblico) e le mappe catastali. Dette aree, nel corso dei lavori, saranno oggetto di ricognizione catastale per eliminare il disallineamento tra lo stato di fatto e le mappe. Quindi non risulta essere necessaria l'attivazione di procedure espropriative.

4. Criteri utilizzati per le scelte progettuali

Lo studio planimetrico e altimetrico è stato condotto nell'osservanza della normativa vigente, tenendo conto delle preesistenze caratterizzanti il luogo, inoltre al fine di rispettare alcuni punti fissi come gli accessi privati, marciapiedi esistenti e collegamenti alla viabilità esistente, occorrerà procedere con opere di disfacimento dei manti stradali ammalorati oppure di scarifica e di ricariche in conglomerato bituminoso.

Il progetto ha come obiettivo principale la realizzazione di un collegamento ciclo-pedonale a norma da piazza 1° Maggio a Corso Alessandria in prossimità del passaggio a livello ferroviario.

Esso si articola fondamentalmente in due tipologie di riqualificazione principali identificabili nei seguenti tratti:

- Da Piazza 1° Maggio a Via Luigi Piglione si procederà con una riqualificazione di tipo conservativo essendo già presente un percorso ciclopedonale, rispettando in linea generale lo stato dei luoghi e intervenendo puntualmente nelle aree e negli snodi che presentano criticità;
- Da Via Luigi Piglione a Corso Alessandria in prossimità del passaggio a livello ferroviario si procederà con una riqualificazione di tipo radicale per far fronte alle molteplici ed estese criticità.

I criteri posti alla base delle scelte progettuali sono stati quelli di realizzare un intervento che ponesse in primo piano la salvaguardia delle cosiddette utenze deboli attraverso l'individuazione e la risoluzione di tutte le principali criticità presenti nell'area. Quindi il progetto si è basato su un'attenta analisi dello stato di fatto mirata all'individuazione delle problematiche esistenti come barriere architettoniche, passaggi pedonali non a norma, segnaletica stradale non coerente, assenza di alcuni tratti di collegamento di marciapiede e di percorsi tattili. Particolare attenzione è stata posta in punti nevralgici che attirano in determinati giorni e fasce orarie un numero consistente di utenze deboli come Piazza San Pietro di fronte alla omonima Chiesa, l'incrocio con Via Piglione in prossimità dell'uscita della Scuola primaria Pascoli e l'incrocio con Corso Palestro/Via Ponte Verde dove l'attuale percorso ciclo-pedonale taglia pericolosamente al centro l'incrocio.

Pertanto analizzate le criticità esistenti si è proceduto allo studio di diverse soluzioni progettuali che sono state dapprima oggetto di confronto con la Giunta Comunale e poi con l'intero Consiglio in modo da definire una linea d'intervento ampiamente condivisa che fosse l'espressione tecnica degli indirizzi dell'Amministrazione e delle disposizioni del RUP.

Le soluzioni progettuali avanzate sono state elaborate anche nel rispetto del valore storico-ambientale dei platani esistenti, infatti le geometrie della rotonda in progetto all'intersezione con Corso Palestro sono dipese dai due alberi secolari presenti. Si prevede di abbattere solo due platani di modesta entità che presentano il fusto inclinato e sono addossati all'edificio di testa (dove è presente il bar) verso corso Alessandria, tale abbattimento è stato valutato anche a seguito della consulenza dell'Agronomo Tirone.

Particolare attenzione poi è stata posta per agevolare la percorrenza del percorso da parte degli ipovedenti e non vedenti, adottando alcune soluzioni tecniche in prossimità degli incroci come percorsi tattili tipo Loges e prevedendo, nelle aiuole in progetto a correre parallele alla sede stradale, cordoli che fuoriescono di circa 5 cm in modo da essere utilizzati come battente-guida per il "bastone".

Come accennato da Via Piglione è prevista una riqualificazione radicale in quanto le dimensioni delle aiuole esistenti sono molto ridotte rispetto all'apparato radicale dei platani provocandone l'anomalo innalzamento e inoltre la pavimentazione bituminosa esistente

in alcuni punti è molto ammalorata e di spessore molto contenuto, anche di soli pochi centimetri. In questo tratto si prevede il disfacimento della pavimentazione esistente, con la rimozione di tutti i cordoli e il recupero di quelli in pietra e lo scavo del cassonetto stradale in modo da ripristinare uno strato di fondazione in pietrischetto per poi stendere uno strato di base in binder e uno di usura in tappeto bituminoso. I cordoli in pietra recuperati dovranno essere rimpiegati nel tratto a monte a partire da Piazza I° Maggio e le eccedenze dovranno essere consegnate al vicino magazzino comunale del "Pilone".

Da Via Piglione, vista la possibilità di un intervento più radicale, si sono definite delle geometrie delle aiuole tali che dessero continuità tipologica al tratto esistente precedente, aumentando però la larghezza del percorso da 3 a 3,50 metri.

La nuova linea di aiuole a correre, lato corsie veicolari, costituisce un diaframma tra il percorso stesso e la sede stradale incanalando unicamente così i pedoni e i ciclisti, che devono attraversare, in corrispondenza dei passaggi pedonali.

Gli allineamenti delle nuove aiuole rispettano quelli preesistenti e con la loro larghezza di 1,80m garantiscono un adeguato spazio allo sviluppo dell'apparato radicale dei platani. Inoltre si prevede di abbassare il piano dei numerosi accessi carrai in modo da ridurre la pendenza delle relative rampe.

Per quanto concerne l'arredo si prevede di recuperare quello esistente, ripristinarlo e riposarlo secondo le indicazioni operative del direttore dei lavori, al riguardo si prevedono di eseguire delle rientranze lungo il tragitto in modo da costituire punti di sosta senza intralciare il percorso stesso. Si prevede poi di integrare le panchine in pietra da recuperare con altre 20 di nuova fornitura sempre in pietra.

Tutto il verde sarà oggetto di pulizia consistente nella rimozione dei rovi presenti, apporto di terreno agricolo, fresatura e semina a prato in modo da consentire una facile manutenzione delle stesse soprattutto in autunno quando le foglie ricoprono tutta la superficie, Tutto il percorso sarà oggetto di revisione integrale della segnaletica stradale sia orizzontale che verticale in modo da eliminare le incoerenze.

Di seguito si riportano alcuni interventi puntuali in progetto:

- Viale Pilone/Piazza San Pietro: interventi di sistemazione per migliorare i percorsi mediante la riqualificazione e la creazione di percorrenze pedonali e attraversamenti a norma di legge;
- Viale Pilone all'altezza di Via Cibrario: realizzazione di un tratto di percorso per dare continuità a quello esistente eliminando la svolta veicolare a sx, sistemazione percorrenze pedonali e attraversamenti a norma di legge;
- Intersezione Viale Pilone/C.so Palestro: realizzazione rotatoria con eliminazione percorso ciclopedonale centrale, sistemazione percorrenze ciclo/pedonali e attraversamenti a norma di legge, più spostamento di un palo dell'IP;
- Via al Ponte Verde : rifacimento tratto di marciapiede a norma di legge
- Via Eugenio Vandiol: realizzazione tratto di marciapiede e attraversamento e rampa a norma di legge
- Intersezione Viale Pilone/Via Salvador Allende: sistemazione percorrenze ciclo/pedonali, attraversamenti a norma di legge con collegamento percorsi ciclabili all'area di Piazza d'Armi
- Intersezione Viale Pilone/Via Piglione: sistemazione percorrenze ciclo/pedonali e attraversamenti a norma di legge
- Viale Pilone da Via Piglione a C.so Alessandria: realizzazione percorso ciclo-pedonale con caratteristiche urbane simili al tratto precedente
- Intersezione Viale Pilone/Via Francesco Cendola: realizzazione percorrenze ciclo/pedonali e attraversamenti a norma di legge per dare continuità ai percorsi, più spostamento di un palo dell'IP;

- Intersezione Viale Pilone/Rotatoria C.so Alessandria: risoluzione problematiche esistenti, eliminazione dislivelli e raccordo con le preesistenze in corrispondenza del fabbricato
- Oltre ai nodi sopra evidenziati si prevedono interventi di ripristino per sistemare zone ammalorate (cordoli rimossi, pavimentazione degradata ecc...), pavimentazioni della sede stradale, razionalizzazione degli stalli e integrazione rete smaltimento acque meteoriche.

5. Caratteristiche prestazionali e descrittive dei materiali prescelti

Per gli interventi in progetto si manterranno i criteri, le tipologie ed i materiali già adottati con ottimi risultati in interventi assimilabili alla stessa tipologia in modo da garantire uniformità all'assetto viario urbano.

Le tipologie costruttive adottate saranno quelle abitualmente in uso in città: le pavimentazioni saranno realizzate in conglomerato bituminoso previa pulizia del piano viabile ed ancoraggio con emulsione bituminosa, posa in opera dei chiusini e delle caditoie stradali ove necessario e l'eventuale fresatura della pavimentazione esistente.

La segnaletica orizzontale sarà del tipo di quella abitualmente utilizzata in città.

I passaggi pedonali in rifacimento saranno tipologicamente uniformati a quelli già realizzati.

Criteri sulla sicurezza, la funzionalità e l'economia di gestione di progettazione delle strutture e degli impianti

Le soluzioni adottate sono quelle che, compatibilmente alle risorse economiche a disposizione, risultano essere le più idonee a soddisfare i criteri di sicurezza, funzionalità e economia di gestione.

6. Aspetti riguardanti la geologia, la topografia, l'idrologia, le strutture e la geotecnica

Le opere in progetto sono conformi alle previsioni del P.R.G. adottato, e rispettano gli indirizzi programmatici dell'Amministrazione vigente e le disposizioni del RUP.

Inoltre gli interventi non modificano in modo sostanziale l'attuale morfologia del terreno.

Gli interventi previsti non comportano realizzazioni di strutture e trasformazioni dello stato dei luoghi, le opere sono di tipo "superficiale" su viabilità esistenti (profondità media circa 40cm), pertanto visto la tipologia delle opere il RUP ha ritenuto non necessarie indagini e relazioni geologiche, ma sufficienti, ai fini dell'impatto ambientale e della fattibilità dell'intervento, le indagini geologiche, geotecniche, idrauliche ecc., che corredano lo strumento urbanistico adottato.

Il tipo di intervento previsto nelle aree in oggetto, non costituisce elemento di mutazione sostanziale dell'assetto geomorfologico e idrogeologico attuale e non costituisce un sostanziale aggravio dell'attuale assetto idro-geomorfologico locale né interferisce con l'attività dei corsi d'acqua locali.

7. Aspetti riguardanti le interferenze, gli espropri, il paesaggio, l'ambiente e gli immobili di interesse storico, artistico ed archeologico che sono stati esaminati e risolti in sede di progettazione attraverso lo studio di fattibilità ambientale

Gli interventi in progetto sono all'interno della perimetrazione di competenza comunale, area in cui non sono presenti immobili di interesse storico, artistico ed archeologico.

Come disposto dal RUP:

- La verifica preventiva dell'interesse archeologico, non è necessaria in quanto si interviene su aree ampiamente urbanizzate e gli interventi in progetto non comportano scavi a quote diverse da quelle già impegnate dai manufatti e sottoservizi esistenti.
- gli interventi previsti non devono essere sottoposti alla procedura di valutazione di impatto ambientale (VIA) ai sensi della legge 40/98 e s.m. e i..

Tutto il materiale proveniente dalle escavazioni e dalle demolizioni non idoneo al riutilizzo dovrà essere trasportato e regolarmente accatastato nella discariche autorizzate più vicine al sito d'intervento, a cura e spese dell'affidatario dell'opera, intendendosi quest'ultimo compensato degli oneri di trasporto e di conferimento con i corrispettivi stabiliti da contratto.

Per il corretto conferimento, da indagini compiute sulla provincia di Asti, sono stati individuati i seguenti siti:

- per il materiale edile da scarifiche e scavi: C.S. Costruzioni, loc. Rilate, Asti e ECOIMPIANTI C.R.V., via Guerra, Asti
- per il materiale elettrico e metallico: MAGIFER, str. Chiaberto 19, Costigliole d'Asti

A tal fine si allega tabella della Regione Piemonte – Direzione Attività Estrattive – Settore Programmazione e Monitoraggio Attività Estrattiva – Aggiornata al 31 marzo 2018:

Cave e miniere attive della provincia di ASTI
(in giallo sono evidenziate le attività estrattive con autorizzazione scaduta da meno di 3 anni)

COMUNE	LOCALITA'	LITOTIPO	IMPRESA	CODICE
ASTI	CASCINA APPIANO	MATERIALE ALLUVIONALE	VALENTE S.R.L.	M1935S
ASTI	CASCINA CERRATO	ARGILLA	INDUSTRIE PICA S.P.A.	A0016S
ASTI	CASCINA SARDEGNA	MATERIALE ALLUVIONALE	ASTI CAVE S.R.L.	M1938S
ASTI	Valenzani	SABBIE PER RIEMPIMENTO	RUSCALLA RENATO S.P.A.	U0021S
CALLIANO	CAVA FRANCA	GESSO	FASSA S.R.L.	F0016S
CANTARANA	CASCINA MONTICELLI	SABBIE PER RIEMPIMENTO	COSTRUZIONI RICOSTRUZIONI EDILIZIE UNIONE MURATORI ASTIGIANI DI MALABAILA M. & C. S.R.L. (SIGLABILE IN C.R.E.U.M.A. S.R.L.)	U0018S
CASTAGNOLE DELLE LANZE	CAPITTO 4	MATERIALE ALLUVIONALE	BETON BOSCA SOCIETA' A RESPONSABILITA' LIMITATA	M1971S
CASTAGNOLE DELLE LANZE	CASCINA LUISA 5	MATERIALE ALLUVIONALE	NEIVE CALCESTRUZZI DI RIVELLA SARA MARIA, ALESSANDRA & C. SAS SIGLABILE NEIVE CALCESTRUZZI DI RIVELLA SAS	M1974S
CASTELNUOVO DON BOSCO	MAINITO 2	SABBIE PER RIEMPIMENTO	EDIL GI - S.R.L.	U0007S
CISTERNA D'ASTI	BRICCO TONI	SABBIE SILICEE	SIMAR SOCIETA' A RESPONSABILITA' LIMITATA SIGLABILE SIMAR S.R.L.	Q0007S
COCCONATO	GESSI NOSEI	GESSO	SAINT-GOBAIN PPC ITALIA S.P.A.	F0005S
INCISA SCAPACCINO	C.NA NOVELLI	SABBIE PER RIEMPIMENTO	D.R.C. COSTRUZIONI GENERALI S.R.L. +OLIVIERI COSTRUZIONI GENERALI S.R.L.	U0014S
MONCALVO	GESSI - CAVA MONFERRATO	GESSO	FASSA S.R.L.	F0013S
PORTACOMARO	CORNAPO'	SABBIE PER RIEMPIMENTO	SOCIETA' AUTOSTRADA ASTI-CUNEO S.P.A.	U0024S
VILLAFRANCA D'ASTI	C.NA VOLPONA	SABBIE PER RIEMPIMENTO	GRUPPO M & A S.R.L.	U0017S

Le aree oggetto d'intervento ricadono in un contesto urbanizzato già compromesso dal punto di vista paesaggistico, ambientale e di consumo del suolo.

Le opere in progetto non sono invasive o negative nei confronti dell'ambiente circostante e delle preesistenze naturali, anzi nel complesso l'intervento integra e riqualifica l'attuale qualità ambientale e migliora quella esistente

8. Soluzioni adottate per il superamento delle barriere architettoniche

L'intervento è stato progettato tenendo conto delle normative vigenti per l'abbattimento delle barriere architettoniche quali il DM 236/89 e del DPR 503/96.

Generalmente si è cercato di realizzare percorsi preferibilmente in piano e per quanto possibile di garantirne la continuità, caratteristiche tali da consentire la mobilità delle persone con ridotte o impedito capacità motorie e che assicurano loro, la piena accessibilità.

Il dislivello, tra il piano dei marciapiedi e le zone carrabili ad essi adiacenti, salvo giustificate eccezioni, non supera i 15 cm. Le eventuali variazioni di livello dei percorsi saranno raccordate con lievi pendenze ovvero superate mediante rampe in presenza o meno di eventuali gradini. I marciapiedi avranno una larghezza minima di 1.50m.

Le eventuali variazioni di livello dei percorsi saranno raccordate con lievi pendenze ovvero superate mediante rampe in presenza o meno di eventuali gradini.

Gli attraversamenti pedonali nelle ore notturne o nelle zone di scarsa visibilità saranno adeguatamente illuminati.

Inoltre nel progetto prevede la realizzazione di percorsi tattili mediante la posa di segnaletica tattile orizzontale adatti a persone non vedenti o ipovedenti.

9. Idoneità delle reti esterne dei servizi atti a soddisfare le esigenze connesse all'esercizio dell'intervento da realizzare

Il territorio è dotato di infrastrutture pubbliche a servizio della rete fognaria, idrica, elettrica, telefonica e di illuminazione pubblica. Gli interventi previsti in progetto non modificano le esistenti reti pubbliche e non prevede scavi profondi che possano danneggiare le reti esistenti, pertanto sarà sufficiente attuare le necessarie cautele durante le opere di scarifica e scavo.

10. Interferenze delle reti aeree e sotterranee con i nuovi manufatti ed al progetto della risoluzione delle interferenze medesime

Vista la natura degli interventi da eseguire non sono previste interferenze con le reti aeree e sotterranee esistenti.

11. Opere di abbellimento artistico o di valorizzazione architettonica

Vista la natura degli interventi da eseguire non sono previste opere di abbellimento artistico o di valorizzazione architettonica.

12. Criteri ed elaborati che compongono il progetto esecutivo dell'opera

Il Responsabile Unico del Procedimento è individuato nell'Ing. Paolo CARANTONI, che valutati:

- il progetto esecutivo approvato con DD n. 2379 del 25/10/2018;
- la "Risoluzione consensuale anticipata dell'incarico professionale con l'Arch. Elisa Monticone"
- i nuovi indirizzi dell'Amministrazione concernenti la definizione e la messa in sicurezza delle percorrenze pedonali frontistanti Piazza San Pietro e la valutazione di una soluzione viabilistica più efficiente e sicura dell'intersezione tra Viale Pilone, Corso Palestro e Via Ponte Verde;
- la necessità di revisionare il progetto esecutivo con adeguamento dello stesso all'ultimo prezzario regionale in vigore, ai sensi dell'art. 23 comma 16 del Codice dei Contratti - D.Lgs. 50 del 2016 e s.m. e i.;
- la necessità di ottimizzare e ridefinizione alcuni aspetti tecnico-progettuali;
- la necessità di verificare le nuove interferenze prodotte sulle opere in progetto dalla recente realizzazione della rete di fibra ottica ad opera di Open Fiber;
- la necessità di aggiornare il PSC alla gravissima emergenza pandemica in atto;
- la necessità di riattivare il finanziamento della scheda per l'anno corrente;

ha predisposto di affidare la revisione integrale e l'adeguamento del progetto esecutivo e la D.L. all'Arch. Francesco Fioretti dipendente del Comune di Asti - Settore Lavori Pubblici ed Edilizia Pubblica, ed affidare a personale esterno all'Ente la revisione e l'adeguamento al covid-19 del PSC e il coordinamento della sicurezza in fase di esecuzione.

Il RUP ha inoltre disposto, considerata la tipologia delle opere da realizzare, che il progetto esecutivo sia composto ai sensi dell'art. 33 del D.P.R. 207/10 e s.m. ed i, dai seguenti elaborati progettuali:

- A) Relazione tecnica descrittiva
- B) Analisi prezzi ed Elenco prezzi unitari
- C) Computo Metrico Estimativo dei Lavori, degli Oneri della Sicurezza e dell'Incidenza della Manodopera
- D) Quadro Economico
- E) Capitolato Speciale d'Appalto
- F) Schema di Contratto
- G) Piano di Sicurezza e di Coordinamento, Stima oneri della Sicurezza, Revisione ed adeguamento al Covid-19

- H) Fascicolo di manutenzione
- I) Cronoprogramma dei Lavori
- J) n. 6 Nuovi elaborati grafici

del progetto esecutivo approvato con D.D. n. 2379 del 25/10/2018 si confermano e si allegano esclusivamente i seguenti elaborati denominati:

- K) Allegato 02 - Relazione specialistica - Illuminazione pubblica (a firma dell'Arch. E. Monticone)
- L) Allegato 11 - Piano di manutenzione (a firma dell'Arch. E. Monticone)

Inoltre al punto 2.1 della presente è stata riproposta fedelmente, con citazione, uno stralcio relativo alla ricerca storica eseguita dall'Arch. E. Monticone.

13. Disposizioni e adempimenti in materia di sicurezza - D.Lgs. n° 81 del 9 aprile 2008.

Data la tipologia delle lavorazioni, il cantiere per l'esecuzione delle opere di cui all'oggetto rientra, tra le fattispecie di cui all'articolo 90 comma 3, del D.Lgs. n. 81/08 per cui è necessaria:

- la nomina di un coordinatore per la progettazione e per l'esecuzione (art. 90 d.lgs 81/08);
- la predisposizione di un piano di sicurezza e di coordinamento di cui all'art. 91 del Decreto Lgs. n. 81/08
- la stesura da parte dell'impresa esecutrice del Piano Operativo di Sicurezza (POS), per quanto attiene alle proprie scelte autonome e relative responsabilità nell'organizzazione del cantiere e nell'esecuzione dei lavori.

Si è inoltre provveduto ad una stima dei costi della sicurezza mediante specifico computo metrico.

14. Tempistiche per la realizzazione dell'opera

Si precisa che:

- la scelta del contraente, come disposto dal RUP, avverrà nel rispetto della normativa vigente, ai sensi del D. Lgs. N. 50/2016 art. 36 comma 2 lettera c) ;
- si procederà all'aggiudicazione sulla base del criterio del minor prezzo ai sensi dell'art. 95 comma 4 del D. Lgs. n. 50/2016;
- il contratto sarà stipulato mediante contratto d'appalto;
- il contratto sarà di lavori pubblici per la sola esecuzione di lavori a corpo;
- il RUP - Responsabile dei Lavori darà disposizioni in merito alla notifica preliminare agli enti preposti prima dell'inizio dei lavori;
- la verifica dell'idoneità tecnico-professionale dell'impresa esecutrice e dei lavoratori autonomi in relazione ai lavori da affidare;

La pianificazione delle lavorazioni è riscontrabile nel "Cronoprogramma delle lavorazioni" elaborato a corredo del presente progetto esecutivo.

Per l'esecuzione dell'opera si sono stimati **150 giorni naturali e consecutivi**.

15. Normativa di riferimento

Il progetto è redatto in conformità alle Disposizioni del RUP e alle Leggi e normative vigenti, in particolare rispetta le seguenti disposizioni sui lavori pubblici:

Normativa generale:

- Nuovo Codice della strada (D.L. 285/1992)
- Regolamento di esecuzione (D.P.R. 495/1992 e D.P.R. 610/1996)

- Decreto del Presidente della Repubblica del 30 luglio 2012 n. 151 Regolamento recante modifiche al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, concernente il regolamento di esecuzione e attuazione del Nuovo codice della strada, in materia di strutture, contrassegno e segnaletica per facilitare la mobilità delle persone invalide.
- Direttiva 24 ottobre 2000 n.6688. Direttiva sulla corretta ed uniforme applicazione delle norme del Codice della Strada in materia di segnaletica e criteri per la sua installazione e manutenzione;
- Direttive per la redazione, adozione e attuazione dei Piani urbani del traffico;
- Normativa CNR (B.U. 60/1978, 78/1980, 90/1983, 150/1992);
- D.M. n. 145/2000 e s.m.e i. Regolamento recante il capitolato generale d'appalto dei lavori pubblici;
- D.Lgs. n. 81/2008 e s.m.e i. Attuazione dell'articolo 1 della legge 3 agosto 2007, n. 123, in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro;
- D.P.R. n. 207/2010 e s.m.e i. Regolamento di attuazione del codice dei contratti (articoli ancora in vigore);
- Decreto Legislativo n. 50 del 18 aprile 2016 e s.m.e i. "Attuazione delle direttive UE.....nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e fornitura."

Normativa di riferimento per la costruzione delle strade:

- Decreto ministeriale 5 novembre 2001 n.6792 Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade;
- Decreto ministeriale 22 aprile 2004 n.67/S Decreto ministeriale 5 novembre 2001 n.6792 - Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade: modifiche artt. 2 e 3;
- Decreto ministeriale 19 aprile 2006 Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali;

Normativa di riferimento abbattimento barriere architettoniche:

- D.P.R. 384/1978, sulle caratteristiche del percorso pedonale;
- Circolare MIN.LL.PP. 1030 del 13 giugno 1983, Normativa per l'abbattimento delle barriere architettoniche;
- Direttive Min. LL:PP, Aprile 1985, sulla mobilità per gli invalidi;

Dal punto di vista urbanistico gli interventi dovranno rispettare le eventuali prescrizioni del Testo Unico delle Norme di Attuazione del Piano Regolatore Comunale.

Visto che l'intervento da progettare non interessa il sottosuolo non sarà necessario predisporre indagini e produrre carte di tipo archeologico.

16. Prezziario di riferimento e struttura computo metrico estimativo.

Per la stesura del computo metrico estimativo è stato utilizzato il Prezziario Regionale 2020 (attualmente in vigore), dove carente si è ricorsi alla stesura di due nuovi prezzi. Per la manodopera si sono utilizzati i Prezzi rilevati dalla Commissione regionale prezzi per il Piemonte del Ministero Infrastrutture e Trasporti (Circ. Ministero LL.PP. n. 505/IAC del 28.01.1977) (Riferimento Provincia di Asti maggio 2019).

Vista l'estensione dell'intervento di circa 1.350 metri lineari sugli elaborati progettuali sono stati individuati dieci nodi ognuno contrassegnato dal rispettivo numero romano in modo da poter identificare dei tratti e articolare il computo metrico estimativo in funzione degli stessi e delle categorie di lavorazione omogenea.

17. DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA



Piazza 1° Maggio



Viale al Pilone / Piazza San Pietro



Viale al Pilone / Corso Palestro



Viale al Pilone dopo Corso Palestro



Viale al Pilone



Viale al Pilone / Via Salvador Allende



Viale al Pilone in prossimità della Scuola Pascoli



Viale al Pilone in prossimità dell'ex Famila



Viale al Pilone in prossimità della rotatoria con Via delle Corse (Mercato)



Viale al Pilone all'altezza del magazzino comunale



Viale al Pilone all'altezza del distributore



Viale al Pilone all'altezza dell'innesto con C.so Alessandria

18. SEZIONE TIPO

SEZIONE TIPO

VIALE AL PILONE
TRATTO VIA PIGLIONE - CORSO ALESSANDRIA

