



PROVINCIA DI ANCONA

Settore X – Viabilità

Via Ruggeri, 5 – 60131 ANCONA – Tel. 071 5894 284 Fax 071 5894 612

Progetto Definitivo Esecutivo	Oggetto: Realizzazione rotatoria all'intersezione della S.P. 362 "JESINA" con la S.P. 3 "DELLA VAL MUSONE" in loc. Castelrosino	
	Comune di JESI	
Data Red.: Dic. 2014	RELAZIONE GENERALE	A
1° Agg.		
2° Agg.		

I PROGETTISTI Dott. Ing. Alessandro BERLUTI Geom. Simone PAOLETTI	IL RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO Dott. Ing. Giacomo DOLCIOTTI
---	--

	Visto : IL DIRIGENTE Dott. Ing. Massimo SBRISCIA
--	---

Collaboratori: Geom. Marcello Scalonì, Geom. Daniele Donati,

1 _ RELAZIONE GENERALE

1.1 – PREMESSA

L'incrocio tra la S.P. n. 3 "Della Val Musone" e la S.P. n.362 "Jesina", rappresenta uno dei nodi più importanti e delicati della valle del Musone e svolge anche un ruolo fondamentale di collegamento tra la viabilità urbana ed extraurbana dei Comuni di Filottrano, Santa Maria Nuova e Jesi.

L'intervento previsto dal progetto consiste nella realizzazione di una intersezione di tipo "rotatorio", in sostituzione dell'attuale incrocio "a raso" tra la Strada Provinciale n. 3 e la Strada Provinciale n. 362 nel territorio comunale di Jesi.



Foto 1 – Vista incrocio esistente da S.P. n. 362 "JESINA"



Foto 2 – Vista incrocio esistente da S.P. n. 3 “DELLA VAL MUSONE”

Il tratto di strada Provinciale SP 362, interessato dall'intervento, sopporta abitualmente densità di traffico molto importanti legate al carattere industriale e commerciale dell'area servita ed al fatto di rappresentare una delle più importanti vie di collegamento con la Provincia di Macerata provenendo da Jesi.

Il nodo viario è attraversato quotidianamente da enormi volumi di traffico che nelle ore di massima punta fanno registrare “livelli di servizio” bassi, quindi scarsa qualità della circolazione stradale : in corrispondenza dell'incrocio, si hanno frequenti fenomeni di “formazione delle code” di veicoli con inevitabili innalzamenti, dei tempi di percorrenza e della pericolosità delle manovre.

Inoltre, la particolare conformazione plano-altimetrica del nodo viario e la scarsa visibilità dei rami stradali affluenti all'attuale incrocio hanno prodotto negli anni numerosi incidenti anche di notevole gravità.

Per queste ragioni, si ritiene che l'attuale configurazione del nodo non sia più compatibile con i flussi di traffico che caratterizzano la zona.

1.2 – CARATTERISTICHE ESECUTIVE DELL'INTERVENTO E DEI MATERIALI UTILIZZATI

La rotatoria si colloca in prossimità del centro urbano di Castelrosino e risulterà dotata di quattro "rami affluenti" a cui corrisponderanno le seguenti direzioni:

- direzione Osimo (SP 3);
- direzione Filottrano-Macerata (SP 362);
- direzione CastelRosino-Cingoli (SP 3);
- direzione Santa Maria Nuova-Jesi (SP 362);

Il nuovo impianto dell'incrocio, sarà costituito da un anello di scorrimento, percorribile con circolazione a senso unico antioraria, su doppia corsia, delimitato internamente da un'isola centrale di forma circolare e raggio pari a 14,00 ml. La larghezza complessiva della carreggiata è di 9,00 ml, con corsia centrale da 6,00 ml, banchina interna carrabile da 1,50 ml e banchina esterna da 1,50 ml.

Il raggio esterno della rotatoria è quindi di 23,00 metri.

Le quattro vie affluenti principali saranno caratterizzate da tratti percorribili separati da isole direzionali spartitraffico che saranno pavimentate con masselli in cls.

Parte della nuova rotatoria sarà realizzata al di sopra dell'intersezione stradale esistente mentre in alcuni tratti verrà realizzato il corpo stradale ex-novo caratterizzato dalla seguente stratigrafia:

- scotico del piano di campagna attuale di almeno 100 cm di terreno vegetale;
- strato con telo di geosintetico tessuto non tessuto;
- uno strato con materiale anticapillare in pietrisco di granulometria 40/70 (spessore 30 cm)
- riempimento con materiale arido da rilevato compattato a strati, fino a raggiungere la quota della fondazione stradale;
- due strati sovrapposti di fondazione realizzata con misto stabilizzato 0/70 (spessore 25,00 cm) e 0/25 (spessore 15,00 cm);
- uno strato di base in conglomerato bituminoso per uno spessore di circa 10,00 cm,
- uno strato di collegamento in conglomerato bituminoso tipo "binder" per uno spessore di circa 5,00 cm;
- uno strato di usura che verrà realizzato, mediante l'impiego di conglomerato bituminoso Tappetino per uno spessore medio di 3,00 cm;

A completamento dell'intervento saranno inoltre previste le seguenti lavorazioni:

- Opere di regimazione superficiale delle acque meteoriche;
- Realizzazione di un nuovo impianto di illuminazione con torre faro;
- Nuova segnaletica orizzontale, verticale e marginale.

1.3 – PRINCIPALI REQUISITI E FINALITA' DELL'INTERVENTO

La tipologia di intervento prescelta, con la riorganizzazione dell'attuale incrocio con un sistema rotatorio, garantisce una *riduzione del tasso di incidentalità stradale* e comporta un generale miglioramento della qualità della circolazione veicolare, innalzando i livelli di servizio delle vie affluenti e garantendo un *aumento della sicurezza stradale*.

1.4 – INDAGINI E RILIEVI EFFETTUATI

Le verifiche effettuate circa la compatibilità urbanistica dell'opera hanno evidenziato che non esistono impedimenti di carattere paesaggistico ed urbanistico in quanto l'opera è finalizzata unicamente a dotare l'infrastruttura esistente di uno svincolo più idoneo al carico di traffico veicolare che quotidianamente vi transita.

Le aree necessarie alla realizzazione dell'opera risultano attualmente appartenenti in parte all'Amministrazione Provinciale ed in parte ad altre Ditte Private, pertanto sono state condotte le necessarie procedure previste dal testo unico degli in materia di espropriazioni per pubblica utilità (D.P.R. 327/2001 e smi).

Tutti i dati riguardanti gli espropri sono contenuti nel Piano Particellare di esproprio allegato al progetto definitivo.

Le caratteristiche ambientali e geomorfologiche del sito e le caratteristiche tecniche delle opere che costituiscono l'intervento, non sono tali da richiedere la redazione di uno studio di fattibilità ambientale ed un'analisi degli aspetti geologico-geotecnici.

Per quanto riguarda, invece, l'aspetto idrogeologico-idraulico, non si ritiene necessario effettuare una verifica analitica in quanto le opere che si andranno a realizzare non apportano sostanziali modifiche al bacino esistente ed alle portate attuali.

In fase di redazione del progetto definitivo è stato eseguito un rilievo topografico dai tecnici di codesta Amministrazione, così da definire in maniera esaustiva gli aspetti plano-altimetrici dell'opera ed individuare le possibili interferenze rilevabili.

Dai rilievi effettuati, si è evidenziata la presenza di una linea elettrica aerea (media tensione) che insiste su di un tratto che non cambia la propria morfologia e che quindi non interferisce con l'opera da realizzare.

Si è provveduto inoltre a contattare gli enti gestori di tutti i potenziali sottoservizi sotterranei interferenti (Enel, Multiservizi, Italgas, Acquambiente, Consorzio di Bonifica, ecc.).

Con gli stessi sono stati organizzati sopralluoghi tecnici congiunti, attraverso i quali sono state rilevate tutte le linee sotterranee interferenti con la nuova infrastruttura, come riportato negli elaborati grafici allegati al presente progetto, con i relativi interventi di risoluzione al fine di ridurre in corso di esecuzione la possibilità di imprevisti o perdite di tempo.

2 _ AGGIORNAMENTO PROGETTO

2.1 – PREMESSA

Il progetto per la modifica dell'intersezione tra la S.P. 3 "Val Musone e la S.P. 362 "Jesina" è stato approvato dalla Giunta Provinciale con atto N.243 del 21/06/2011.

Per effetto dei vincoli in materia di "patto di stabilità" l'opera pur inserita nel Piano delle OO.PP. non ha ottenuto il parere favorevole del settore finanziario (nota prot.0018153 del 02.02.2012).

L'opera è stata nuovamente inserita nel suddetto Piano per l'annualità 2015.

2.2 – DESTINAZIONE URBANISTICA.

L'area sulla quale dovrà sorgere la nuova rotatoria è stata oggetto di apposita variante al P.R.G. del Comune di Jesi con atto di Consiglio N.92 in data 29.04.2009, adottata definitivamente con atto di Consiglio N.205 in data 23.10.2009 per la quale la Provincia di Ancona ha espresso parere favorevole senza rilievi con proprio Atto di Giunta N.95 in data 02.03.2010.

2.3 – TITOLI ABILITATIVI.

In data 13.04.2011 è stata inoltrata al Comune di Jesi, la richiesta del permesso a costruire, poi rilasciato il 13.05.2011 con il N. 2011P0586.

Con nota Prot.125.742 del 16.09.2014 è stata inoltrata la comunicazione ai sensi del comma 3, art.30, Legge 9 Agosto 2013 N.98 di conversione del D.L. 69/2013 (Cd. Decreto del fare) al fine di avvalersi della proroga di ulteriori 2 anni del termine per l'ultimazione dei lavori.

2.4 – ACQUISIZIONE DELLE AREE.

La procedura espropriativa finalizzata all'acquisizione dell'area necessaria alla costruzione della rotatoria è stata perfezionata con Decreto Dirigenziale N.7 del 16.01.2012 previa redazione dei frazionamenti delle aree e l'integrale liquidazione delle indennità sia i proprietari dell'area che ai coltivatori diretti.

2.5 – SOTTOSERVIZI INTERFERENTI.

Con nota prot. 20.483 del 03.03.2011, gli Enti gestori di servizi sono stati invitati a verificare la presenza di eventuali sottoservizi.

L'unico sottoservizio che ostacolava la realizzazione, è stato individuato nella condotta di irrigazione di proprietà del Consorzio di Bonifica del Musone, Potenza, Chienti, Asola e Alto Nera.

I lavori di spostamento furono affidati allo stesso Consorzio in quanto estremamente qualificato, per un importo complessivo interamente liquidato, previo collaudo, di €. 37.433,30 Iva compresa, come da Determina del Direttore del Dip.II, Governance, Progetti e Finanza del 24/02/2011 N.49.

2.6 – INDAGINI E SONDAGGI.

Rilevato che agli risultano l'assenza sia della relazione geologica che di eventuali indagini atte a verificare le caratteristiche del terreno di posa del rilevato stradale, in data 22.10.2014 sono state effettuati N.2 sondaggi diretti mediante escavatore la cui ubicazione è riportata nella planimetria allegata con relative foto, dai quali è emerso l'idoneità del piano di posa e la congruità della previsione di computo.

2.7 – AGGIORNAMENTO DEL PROGETTO.

Stante il tempo trascorso si è resa necessaria una generale rivisitazione sia per quanto attiene alla validità temporale degli atti autorizzativi che degli elaborati progettuali con particolare riguardo di quelli tecnico-economico.

Le modifiche degli elaborati hanno interessato:

- L'elenco prezzi unitari con aggiornamento del prezzo relativo alle voci dei rilevati e dei conglomerati bituminosi;
- Il Computo Metrico Estimativo delle opere conseguente all'aggiornamento dei prezzi unitari;
- L'importo degli oneri per l'attuazione dei piani di sicurezza a misura;
- L'importo degli oneri aggiuntivi per la sicurezza;
- La determinazione dell'importo della manodopera non soggetto a ribasso d'asta;
- Il quadro economico completamente rielaborato;
- Il Capitolato Speciale d'Appalto per l'aggiornamento degli importi relativi alle categorie delle lavorazioni, l'aggiornamento dei valori dell'appalto a base d'asta e delle somme per la sicurezza non soggette a ribasso d'asta e l'indicazione dell'importo della manodopera anch'esso non soggetto a ribasso d'asta. Si è provveduto inoltre all'aggiornamento di alcune norme tecniche relative alle singole lavorazioni;

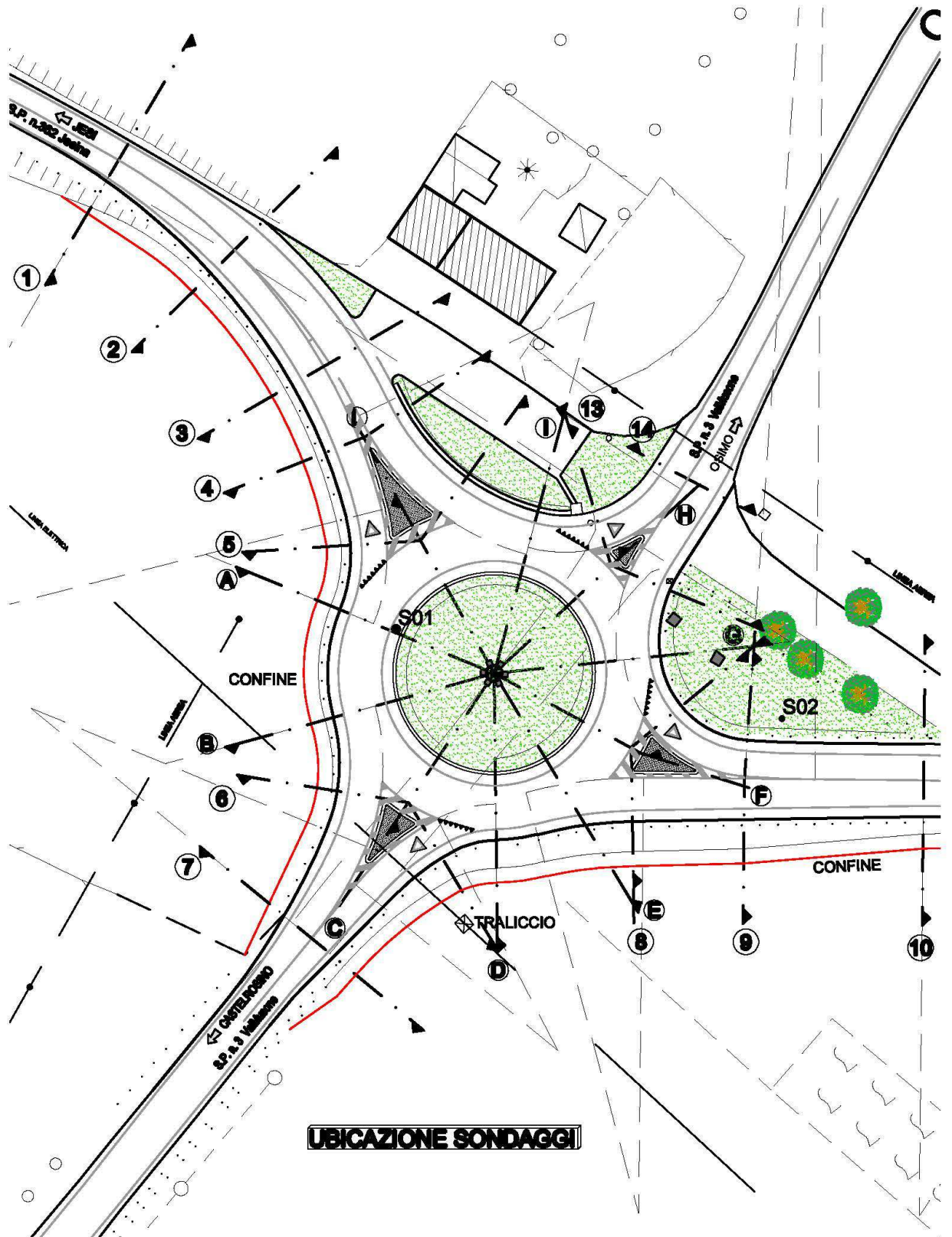
- Il crono programma;
- Il Piano di Sicurezza e Coordinamento;

Sono stati inoltre inseriti ex-novo:

- La verifica e validazione del progetto;
- Il verbale di cantierabilità;

Per effetto dell'aggiornamento in aumento dei prezzi unitari, dell'aumento dell'aliquota Iva dal 20 al 22% la somma complessiva di €. 402.000,00 inizialmente stanziata, ulteriormente diminuita ad €. 391.886,23 a seguito di eliminazione di residui, risultava insufficiente per la completa realizzazione dell'opera pertanto vista l'impossibilità di reperire somme aggiuntive per coprire l'aumento dei costi si è provveduto a verificare quale opere potessero essere rimandate ad un seconda fase senza compromettere l'esecuzione dell'opera nel suo complesso.

Si è deciso quindi di escludere dall'appalto la realizzazione del tappeto di usura in conglomerato bituminoso rimandando in un secondo momento la sua realizzazione attingendo alle somme derivanti dal ribasso d'asta.



UBICAZIONE SONDAGGI

SONDAGGIO 1



SONDAGGIO 2

