



**COMUNE DI GAZZO**  
(provincia di Padova)

**ESTENSIONE DELLA RETE DI PERCORSI CICLOPEDONALI  
NELLE FRAZIONI VILLALTA E GROSSA**

**PROGETTO DEFINITIVO**

A L L E G A T O	<b>A</b>	RELAZIONE
DATA Marzo 2020	Progettista: ing. Maurizio Braggion	
AGGIORNATO		
PRATICA N° 1021		
NOME FILE 1021_Adef00r0		
		VENETA PROGETTAZIONI-STUDIO TECNICO ASSOCIATO 35135 PADOVA Via Sacro Cuore n° 21 tel. 049/8642197 - fax 049/8642208 E-Mail: info@venetaprogettazioni.com

Il Comune di Gazzo è situato della parte nord-occidentale della Provincia di Padova, confina a nord con i Comuni di San Pietro in Gù e Grantorto, a sud con il Comune di Camisano Vicentino, ad est con il Comune di Piazzola sul Brenta e ad ovest con il Comune di Quinto Vicentino. Ha una superficie di 22,64 kmq. ed una popolazione, al 31/12/2018, di 4.289 abitanti.

Il suo territorio è completamente pianeggiante ed è attraversato da numerosi corsi d'acqua, tra i quali il più importante è il Ceresone con direzione nord-sud.

La viabilità principale è rappresentata da due strade provinciali che tagliano longitudinalmente e trasversalmente il territorio: la S.P. n° 27 e la S.P. n° 26.

Dalle strade provinciali si dipartono le varie strade comunali che collegano il Capoluogo e le frazioni di Villalta, Grossa, Gaianigo e Grantortino e le frazioni stesse con i Comuni limitrofi.

Sia le strade provinciali, sia le strade comunali sono spesso inadeguate al traffico che le percorre, sia per la larghezza, sia per lo stato di manutenzione dei manufatti, sia per il tipo e stato di conservazione della pavimentazione, sia per gli spazi di manovra e le condizioni di visibilità degli incroci, sia infine per la mancanza di marciapiedi e di piste ciclabili.

Per le strade provinciali, sta provvedendo la Provincia di Padova, spesso anche con la collaborazione del Comune. Per le strade di propria competenza,

l'Amministrazione comunale di Gazzo ha intrapreso da anni un'opera di ammodernamento e messa in sicurezza delle proprie strade, compresa la realizzazione di numerosi marciapiedi e di piste ciclabili.

Molto lavoro è stato fatto, ma molto risulta ancora da fare, data la grande estensione del territorio e la presenza di varie frazioni, tutte molto abitate.

Per quanto riguarda l'aspetto relativo ai percorsi a servizio degli "utenti deboli", pedoni e ciclisti, il Comune di Gazzo è attualmente dotato di idonei percorsi ciclopedonali lungo i tratti stradali che collegano Villalta a Gazzo e Gazzo a Grossa. Attualmente è in corso di realizzazione il tratto Grossa – cimitero.

L'Amministrazione intende proseguire l'opera di estensione della propria rete ciclopedonale andando a servire zone ancora scoperte, in modo tale da collegare con una mobilità dolce tutta le varie parti del territorio, riducendo il traffico veicolare e mettendo in sicurezza i numerosi cittadini che, comunque, intendono recarsi dalla periferia al centro usando le gambe o la bicicletta.

Il presente progetto va incontro a tali aspettative prevedendo due tratti di percorso ciclopedonale in estensione di piste esistenti rispettivamente nelle frazioni di Villalta e di Grossa.

Attualmente Villalta, come detto sopra, è già collegata ad est con il centro di Gazzo mediante una pista bidirezionale realizzata lungo il lato su della S.P. 27. Ad ovest del centro di Villalta, invece, non esiste alcun percorso sicuro per pedoni, ed i ciclisti che debbono raggiungere Villa Tacchi, dimora storica, sede di un rinomato albergo e ristorante, che rappresenta per il Comune di Gazzo anche un importante centro culturale che ospita convegni, spettacoli teatrali e musicali, nonché altre

numerose iniziative rivolte alla popolazione e organizzate o direttamente dall'Amministrazione, o da altre associazioni.

Dato il tratto relativamente breve che separa il centro di Villalta dalla Villa, risulterebbe opportuno raggiungere il complesso a piedi o in bicicletta in tutta sicurezza. Essendo, infatti, la carreggiata stradale della strada provinciale assai ridotta (circa 4,5 ml), con banchine molto limitate e contornate da fossati piuttosto profondi, risulta oltremodo pericoloso percorrerla. Si sono infatti verificati negli anni vari incidenti, alcuni anche gravi.

L'Amministrazione intende pertanto realizzare un tratto di percorso ciclopedonale dal centro di Villalta all'ingresso di Villa Tacchi: la pista verrà affiancata al lato sud della strada, avrà larghezza di ml 2,50 e sarà separata dalla carreggiata stradale da un'aiuola spartitraffico larga ml 0,50. Avrà pavimentazione in conglomerato bituminoso e sarà dotata di impianto di illuminazione e di tutta la segnaletica orizzontale e verticale a Norma. Lungo il lato sud della nuova sezione sarà ricostruito il fosso a cielo aperto, opportunamente risezionato per garantire l'invarianza idraulica.

Con la realizzazione di tale tratto di pista si ampliano le potenzialità di tutto il percorso esistente da Villalta a Gazzo.

Il secondo intervento previsto nel presente progetto interessa la frazione Grossa. Questa è già collegata al centro di Gazzo mediante una lunga pista ciclabile realizzata in affiancamento alla S.P. 26 e che si collega a percorsi esistenti nell'area centrale della frazione. Attualmente è in corso di esecuzione il percorso ciclopedonale verso ovest tra il centro di Grossa ed il suo cimitero, percorso previsto in affiancamento al lato nord di Via Risorgimento.

Ora l'Amministrazione intende prolungare, sempre verso ovest, tale pista in modo da servire altre abitazioni poste lungo la strada, ma anche con l'intenzione di proseguire poi, con un intervento successivo, sempre verso ovest per collegare le due frazioni di Grantortino e Gaianigo.

Il nuovo tratto di percorso continua ad essere ubicato a fianco del lato nord della strada, rimanendo però da questa separato dall'attuale fosso di guardia: tale distanza potrà eventualmente, in futuro, essere utilizzata per un allargamento della sede stradale. La pista corre pertanto in sede propria esclusiva a quota leggermente superiore al piano campagna; anche lungo il lato esterno viene previsto un fosso di guardia che raccoglie sia le acque della pista, sia quelle dei campi.

La nuova pista sarà realizzata con fondazione in misto ghiaioso a granulometria variabile e soprastante pavimentazione in conglomerato bituminoso. Sarà dotata di segnaletica orizzontale e verticale a Norma e della predisposizione dell'impianto di illuminazione.

Come si può notare dalle considerazioni sopra esposte, le opere di progetto risultano molto importanti perché, oltre ad estendere la dotazione di percorsi ciclopedonali comunali, consentono di aumentare di molto la funzionalità e l'utilizzo di tutta la rete esistente. Inoltre, le opere sono predisposte per successivi ampliamenti verso le altre frazioni, con l'obiettivo finale di fare diventare il Comune di Gazzo un Comune tutto ciclabile.

Da sottolineare che, oltre a mettere in sicurezza gli utenti deboli, con le opere di progetto si migliora la sicurezza anche della viabilità veicolare sulle due strade interessate, le quali risultano libere dalla presenza di pedoni e ciclisti sul ciglio.

Si riportano alcune considerazioni di carattere ambientale, geologico, archeologico e legate alla sicurezza dei cantieri.

Per l'intervento di progetto, non sono necessari particolari approfondimenti sul piano ambientale, in quanto trattasi di opere di realizzazione a fianco di infrastrutture viarie esistenti.

Il progetto non prevede modifiche sostanziali nell'uso delle superfici rispetto allo stato attuale, bensì solamente una loro ristrutturazione finalizzata ad aumentare il livello di servizio e la sicurezza. Razionalizzare il traffico veicolare, nonché creare percorsi protetti e sicuri per i pedoni ed i ciclisti, comporta un consistente miglioramento delle caratteristiche ambientali delle aree interessate dalle opere e positiva ricaduta sulla vivibilità per i cittadini. Non si prevedono abbattimenti di piante. Vengono ricreati gli scoli delle acque, anche quelli che risultano attualmente degradati.

L'intervento non è origine di alterazioni climatologiche, pluviometriche, idrauliche, del suolo e del sottosuolo. Gli unici impatti prevedibili, peraltro di modesta entità e limitati nel tempo, sono quelli legati alla fase realizzativa, con l'impiego di macchine operatrici (escavatore ed autocarro): l'utilizzo di tali macchine sarà limitato alle ore diurne in orario di lavoro e si inserisce comunque in un contesto già fortemente caratterizzato dalla presenza di numerosi veicoli.

Non risultano pertanto necessari né accorgimenti tecnici specifici per la mitigazione di eventuali impatti negativi, né misure compensative, sia in fase di realizzazione delle opere, sia in fase di esercizio.

Dal punto di vista geologico, non risultano necessari studi particolari in quanto non sono previsti scavi profondi e neppure opere strutturali di una certa

rilevanza. Anche dal punto di vista archeologico, non si prevede la presenza di reperti, anche perché non sono previsti scavi profondi.

Per quanto riguarda le indicazioni e disposizioni per la stesura dei piani di sicurezza, si evidenzia che i lavori previsti riguardano la realizzazione di una rotatoria su un incrocio esistente, con strade aperte al traffico anche durante i lavori; sono, comprese opere idrauliche, impianto di illuminazione pubblica e tutte le lavorazioni connesse.

Le principali attività previste consistono in: 1) preparazione dell'area di cantiere, apertura del cantiere con apporto delle principali attrezzature previste, posa del cartello di cantiere e della segnaletica per addetti ed i frontisti; 2) scavo di sbancamento per formazione di cassonetti e di fossi; 3) scavo di trincea per la posa dei condotti e cavidotti; 4) posa in opera di cavidotti, tubazioni e manufatti; 5) formazione dei sottofondi con inerti a granulometria variabile; 6) posa di cordonate in calcestruzzo per la delimitazione delle aiuole; 7) sistemazione delle aree di campagna limitrofe; 8) esecuzione di impianto di illuminazione; 9) esecuzione di pavimentazioni in conglomerato bituminoso; 10) lavori vari complementari; 11) spianto cantiere; 12) collaudo.

I lavori riguardano attività di superficie: non sono previsti scavi profondi né demolizioni consistenti. Dato il tipo di lavori e data la conformazione dei luoghi si prevede di realizzare un cantiere stradale mobile con carreggiate aperte al transito. Verrà posta in opera la segnaletica orizzontale e verticale prevista dalla normativa vigente in tema di sicurezza stradale. L'area di cantiere verrà delimitata e protetta da idonea recinzione.

Al termine della giornata lavorativa tutti gli scavi in ambito stradale saranno chiusi e/o posti in condizioni di sicurezza, provvedendo all'immediato trasporto fuori

dalla sede stradale e delle sue pertinenze di tutto il materiale di scavo e di demolizione risultante esuberante e/o di rifiuto, nonché tutti i materiali, attrezzi e i mezzi d'opera non più occorrenti.

Per quanto riguarda le lavorazioni principali, dovranno essere adottate le seguenti misure: la movimentazione di manufatti prefabbricati sarà effettuata con idonei sistemi di imbracatura, con controllo delle funi e dei ganci, allontanamento del personale dalle zone di azione dei mezzi; per i sottofondi in misto ghiaioso e le pavimentazioni in asfalto, dovrà essere utilizzato personale esperto, le manovre dovranno essere segnalate, si dovrà porre attenzione al contatto con i macchinari e con il materiale; la segnaletica orizzontale e verticale e l'installazione di impianto di illuminazione, dovranno essere eseguiti da personale specializzato.

Tutto il personale impiegato dovrà essere dotato di DPI.

Oltre ad individuare i rischi ed indicare le soluzioni per la sicurezza di terzi, il piano di sicurezza dovrà prevedere l'organizzazione delle lavorazioni atte a prevenire o ridurre i rischi per la sicurezza e la salute dei lavoratori.

Per le varie tipologie di lavorazioni, il piano dovrà prevedere l'individuazione, l'analisi e la valutazione dei rischi in relazione alle caratteristiche dell'opera da realizzare.

Il piano di sicurezza dovrà contenere i seguenti capitoli: descrizione della normativa antinfortunistica di riferimento; descrizione dettagliata dei lavori: illustrazione dei ruoli e delle mansioni di tutti gli attori interessati alla realizzazione dell'opera; descrizione dei mezzi personali di protezione; descrizione delle attrezzature impiegate; indicazioni per la gestione dell'emergenza; durata e programma dei lavori; individuazione, analisi, valutazione dei rischi e provvedimenti da adottare; stima dei

costi; fascicolo contenente le informazioni utili ai fini della prevenzione e protezione dai rischi cui sono sottoposti i lavoratori all'atto di eventuali lavori successivi relativi alla manutenzione ordinaria e straordinaria dell'opera.

Il costo delle opere è risultato di € 400.000,00, così suddiviso:

<b>A. IMPORTO DEI LAVORI DA APPALTARE</b>		
A.1)	Lavori soggetti al ribasso d'asta	€ 275 000,00
A.2)	Oneri di sicurezza non soggetti a ribasso	€ 5 000,00
<b>TOTALE IMPORTO LAVORI (A)</b>		<b>€ 280 000,00</b>
<b>B. SOMME A DISPOSIZIONE DELL'AMMINISTRAZIONE</b>		
B.1)	Esproprio	€ 36 000,00
B.2)	Frazionamento	€ 3 000,00
B.3)	Spostamento sottoservizi	€ 2 000,00
B.4)	Spese tecniche (oneri previdenziali compresi)	€ 35 000,00
B.5)	Spese per attività tecnico-amm.ve	€ 5 800,00
B.6)	IVA 10% su A + 22% su B.2+B.3+B.4	€ 36 800,00
B.7)	Per imprevisti	€ 1 400,00
<b>TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE (B)</b>		<b>€ 120 000,00</b>
<b>TOTALE COMPLESSIVO DEL PROGETTO</b>		<b>€ 400 000,00</b>