

**Potenziamento Pescara - Chieti**

**Raddoppio della Tratta PM307**

Richiesta di integrazioni/chiarimenti del  
Comitato Speciale  
Consiglio Superiore lavori Pubblici

Registro ufficiale n. 0009414 del 28/07/2023

RISCONTRO ALLA TEMATICA

Aspetti relativi al tracciato e alla viabilità

### Aspetti relativi al tracciato ferroviario ed alla viabilità del lotto 3:

- 1) Si conferma che la progettazione dei due lotti adiacenti Chieti – Interporto ed Interporto – Manoppello è stata sviluppata coordinando tutte le attività. In particolare, il progetto della tratta "Chieti - Interporto d'Abruzzo" è stato modificato in modo che tutte le opere risultassero compatibili in termini fisici e di fasi di esercizio.
- 2) Le assunzioni relative alle velocità di progetto adottate non sono state concordate con l'Ente interessato dalla gestione delle viabilità. Tuttavia, velocità di progetto particolarmente basse ( $V_{pmax}=30$  km/h) sono state adottate per interventi di adeguamento di viabilità esistenti inserite in contesti particolarmente antropizzati che presentano, in parte, delle analogie con le zone 30. Per suddette aree, nell'individuazione della  $V_p$ , non si è tenuto conto solo del fatto che risultano essere caratterizzate da una forte urbanizzazione, ma è stato effettuato anche uno studio generale del sistema a rete che vi insiste e sul quale si inseriscono gli interventi di progetto. Nello specifico è stata effettuata un'analisi qualitativa di tutti quegli aspetti che incidono sull'andamento delle velocità di progetto; in particolare sono stati valutati:
  - i caratteri geometrici (larghezza della sezione, geometrie d'asse e sviluppo complessivo dei tracciati) che caratterizzano i rami esistenti sui quali si è intervenuto;
  - la presenza o meno di intersezioni a raso nelle immediate vicinanze dei tratti in cui si è intervenuto che rappresentano dei punti in cui l'utente effettua una riduzione significativa delle velocità di marcia;
  - lo stato di conservazione della sovrastruttura;
  - se vi è o meno la presenza di limiti di velocità amministrativi esistenti ai capi dell'intervento (aspetto secondario rispetto ai precedenti ma comunque da evidenziarsi ai fini di una qualificazione del contesto di intervento).

A seguire si riporta un'analisi delle viabilità di progetto caratterizzate da una  $V_{pmax}$  particolarmente modesta pari a 30 km/h, con le motivazioni che giustificano l'adozione della stessa (motivazioni che si aggiungono al fatto che tutti gli interventi si sviluppano in un contesto fortemente antropizzato).

- NV31 (Adeguamento di Via Enrico Mattei): l'intervento prevede principalmente una revisione dell'altimetria della porzione di Via Mattei che sottoattraversa la ferrovia. La scelta della  $V_{pmax}$  ha tenuto conto di due aspetti geometrici principali che possono contribuire ad influenzare l'andamento delle velocità: ad est dell'intervento si ha la presenza di una mini-rotatoria con valore del diametro particolarmente modesto (20 m), mentre ad ovest è presente un'intersezione a T che contribuisce anch'essa ad una riduzione locale ma significativa delle velocità di marcia. Altro aspetto considerato nell'individuazione della  $V_{pmax}$  è la presenza di un limite di velocità esistente pari a 30 km/h collocato poco prima del sottopasso in direzione della SR 5.
  - NV32 (Ripristino di Via Erasmo Piaggio): l'intervento di ripristino ripropone lo stesso schema funzionale della viabilità esistente; pertanto, nell'individuazione della  $V_{pmax}$  si è tenuto conto della funzione esclusivamente di accesso alle case della strada, del fatto che questa risulta essere una strada senza uscita e che allo stato attuale presenta elementi geometrici planimetrici con valore dei raggi modesti (vedi la prima curva esistente che si incontra dopo l'uscita dalla rotatoria che presenta un valore del raggio di circa 20 m).
  - NV33 (Ricucitura di Via Zittola): l'intervento prevede il ripristino di una viabilità di accesso alle case. Nella scelta della  $V_{pmax}$  non si è tenuto esclusivamente conto della sola funzione di accesso dell'asse, ma sono state tenute in considerazione anche le caratteristiche geometriche dell'asse stesso; si evidenzia per esempio come ai capi dell'intervento la viabilità esistente presenta degli archi planimetrici con valore dei raggi di circa 10 metri ed una sezione carrabile che non arriva a 4 m.
- 3) Le motivazioni che hanno portato, in specifici casi, all'assunzione di velocità di progetto particolarmente modeste ( $V_{pmax}=30$  km/h), derivano dalla volontà di proporre delle soluzioni progettuali verificate secondo il D.M. 2001 (vedasi le prescrizioni di sicurezza nelle relazioni tecniche), tenendo conto di velocità di

progetto plausibili ed osservabili dagli utenti. L'adozione di  $V_{pmax}$  più elevate implicherebbe, per soddisfare suddette verifiche, delle geometrie con elevate occupazioni di suolo e demolizione e/o interclusione di fabbricati preesistenti. Naturalmente i casi di tracciati per i quali è stata adottata una  $V_{pmax}$  pari a 30 km/h sono stati analizzati al fine di verificare preliminarmente la presenza dei requisiti che ne giustificano l'adozione (tipologia di territorio e di rete esistenti in cui si inseriscono) effettuando delle verifiche come indicato al punto "2". Per questi casi e per migliorare ulteriormente la sicurezza, prima dell'emissione del progetto di gara verranno sviluppati i documenti della segnaletica stradale e le relazioni tecniche in cui verranno previsti dispositivi traffic calming (per rendere osservabili i limiti di velocità) ed una segnaletica specifica che avrà lo scopo di migliorare la percezione delle geometrie del tracciato dalla prospettiva dell'utente (per es. delineatori modulari di curva, delineatori normali di margine).

Per quanto concerne la dimostrazione in modo inequivocabile la eventuale impossibilità di risolvere problematiche di sicurezza e di visibilità per via geometrica, prima dell'emissione del progetto per gara, saranno integrati i documenti di progetto a tal fine.

- 4) Prima dell'emissione del progetto per gara i documenti saranno integrati con:
  - la trattazione delle misure di sicurezza integrative per la gestione delle velocità ed elementi di moderazione del traffico (traffic calming);
  - l'approfondimento delle analisi di sicurezza relative alle situazioni in cui non siano integralmente rispettate le prescrizioni di cui al D.M.6792 del 05/11/2001 (con riferimento agli interventi di adeguamento).
- 5) Approfondimenti di aspetti progettuali relativi allo smaltimento delle acque di piattaforma saranno integrati prima dell'emissione del progetto per gara.
- 6) Il progetto verrà integrato con un'analisi della viabilità che analizzerà e verificherà il funzionamento della rete viabilistica e le eventuali ricadute sul deflusso veicolare.
- 7) Per quanto riguarda la mobilità pedonale e ciclabile, la vocazione principale del progetto ferroviario di raddoppio della linea è chiaramente quella di generare impatti diretti su componenti di domanda e modi di trasporto, caratterizzati da spostamenti dal medio al lungo raggio e che coinvolgono, volumi di traffico notevolmente superiori rispetto alle modalità dolci e per le quali una progettazione secondo normativa e best practices risulta generalmente sufficiente ed adeguata anche in relazione alle limitate estensioni dei collegamenti ciclo pedonali progettati.
- 8) Prima dell'emissione del progetto di gara verranno condotti approfondimenti per valutare la possibilità di ampliare le specificazioni sui materiali ammessi per la realizzazione di strati legati e non legati del corpo stradale e ferroviario e delle sovrastrutture in funzione delle condizioni al contorno (tempistiche di scavo e fabbisogno, quantità disponibili, etc..) cercando di migliorare i riusi già introdotti nel presente progetto.
- 9) Nell'allegato "Obblighi ed oneri particolari dell'Appaltatore e disposizioni speciali nell'esecuzione dei lavori" alla convezione di gara verranno introdotte le seguenti indicazioni:
  - *Mantenimento ed adeguamento della viabilità e vie di accesso ai cantieri.*  
L'Appaltatore dovrà provvedere a tutti gli interventi provvisori o definitivi necessari al mantenimento in efficienza della viabilità esistente per assicurare, sia durante il corso dei lavori sia a lavori finiti, la regolarità del traffico veicolare e la completa funzionalità e agibilità della rete viaria comunque interessata, direttamente o di riflesso, dalle costruende opere ferroviarie e dalle restanti opere previste nel contratto.

È previsto, inoltre, l'obbligo da parte dell'esecutore di ripristino delle viabilità ammalorate a causa del passaggio dei mezzi di cantiere. Sulla base dei percorsi di traffico attuati dai mezzi di cantiere sulle pubbliche vie, l'Appaltatore dovrà provvedere al rinforzo preventivo delle pavimentazioni ovvero, a lavori ultimati, al ripristino della loro piena funzionalità riportandole allo stato ante – operam, anche sulla base di modelli previsionali utili a determinare il danno loro arrecato. Nel caso si opti per intervenire ex post, in alternativa all'uso di modelli previsionali, per definire le caratteristiche dell'intervento si potrà ricorrere a specifiche misurazioni di campo ante e post esecuzione dei lavori (Testimoniali di stato).

L'Appaltatore ha l'obbligo del rigoroso rispetto di quanto previsto e prescritto nel contratto e di quanto deve essere richiesto ed autorizzato dagli Enti per lo svolgimento dei lavori. Gli interventi di cui sopra sono a totale carico dell'Appaltatore essendo stati compresi e compensati nell'offerta prezzi che lo stesso ha elaborato.

All'Appaltatore fanno carico tutti gli oneri afferenti il mantenimento e la continuità e regolarità del traffico, 24 ore su 24, nelle zone cittadine limitrofe a quelle di intervento, attraverso il coordinamento dell'attività dei cantieri, sia in sede programmatica che esecutiva, comprese la regolazione e la disciplina del traffico secondo le prescrizioni degli Enti gestori, gli allacciamenti e deviazioni provvisorie e definitive in tutte le fasi di realizzazione, provvedendo anche all'espletamento delle attività strumentali necessarie al raggiungimento delle intese con gli Enti per autorizzazioni, benestare, permessi e quanto altro occorra per lo svolgimento dei lavori. Tutte le predette attività si intendono comprese e compensate nei prezzi che l'Appaltatore ha elaborato per la realizzazione delle opere inerenti il presente contratto.

- *Testimoniali di stato*

Sono a carico dell'Appaltatore tutte le spese relative alle eventuali constatazioni/misurazioni, da eseguire con la Direzione Lavori, di fabbricati, manufatti e viabilità esistenti, comprese quelle per gli accertamenti catastali o per i relativi estratti, per disegni, fotografie, rilievi e misurazioni, nonché per gli avvisi ai proprietari.