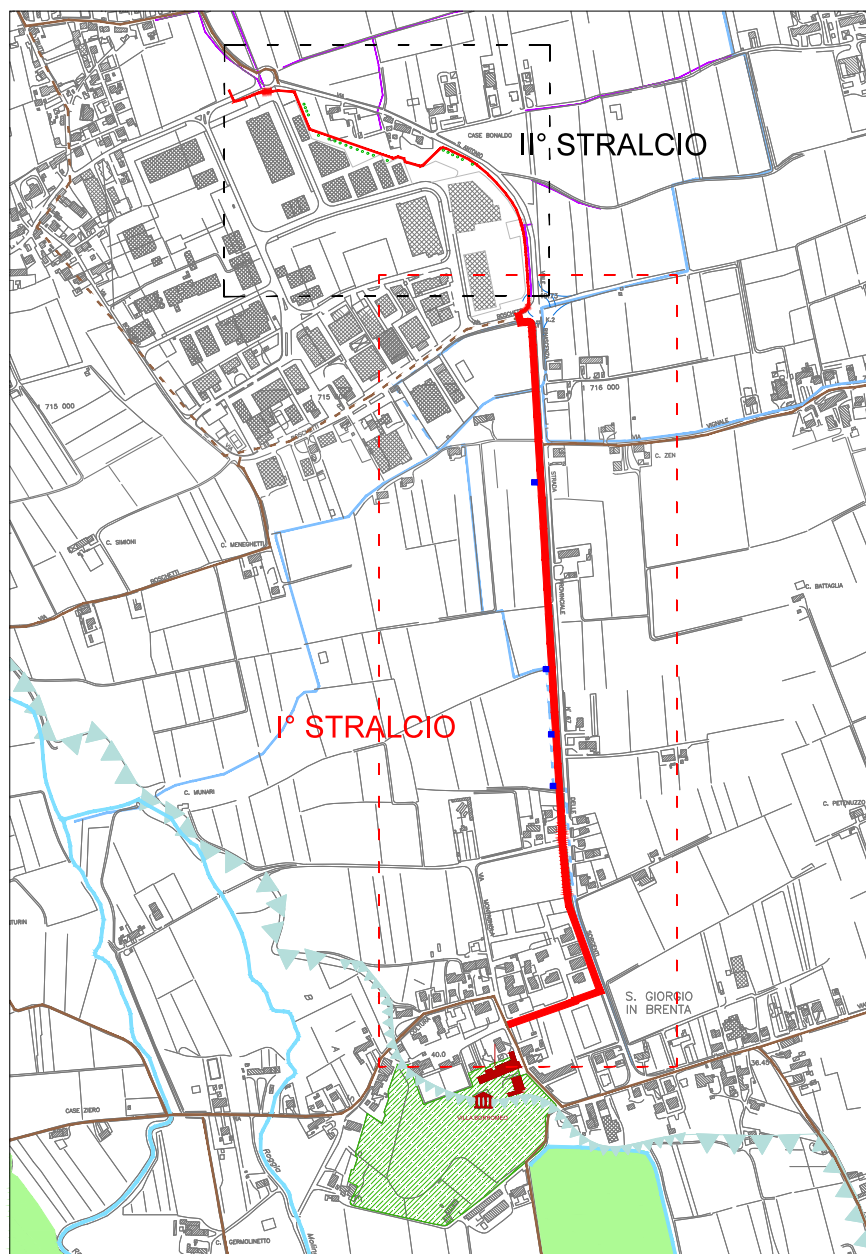


Comune di Fontaniva

Progetto preliminare - Primo stralcio**Percorso ciclopedonale in Viale della
Rinascenza e Via Sant'Antonio****Calcolo sommario di spesa** **Primo Stralcio**

Committente: Comune di Fontaniva (PD)
Servizi Tecnici, V Unità Operativa - Lavori Pubblici,
Manutenzione, Patrimonio, Ecologia

Responsabile:
Geom. Lino Brugnaro

Progettista: arch. Gianpaolo Forese
con Michele Tezzon

6 luglio 2015

R00

Oggetto del presente Computo sommario di spesa è il solo Primo Stralcio (Tavole 8.1 e 8.2), del Progetto Preliminare di percorso ciclopedonale in Viale della Rinascenza e Via Sant'Antonio, nel tratto compreso tra la chiesa di San Giorgio in Brenta e Via dell'Industria. La lunghezza del percorso di progetto, relativo al primo Stralcio, è di 1.441 m.

Nella Relazione tecnico illustrativa vengono descritte le seguenti tipologie stradali relative al primo Stralcio, con le specifiche tecniche generali.

Tipo stradale 1 - Tratto A

Percorso in sede protetta, con allargamento del marciapiedi esistente. Finitura in cemento colorato.

Larghezza ml 3,00.

Scorticatura piano campagna per una profondità fino a cm. 10.

Scavo a larga sezione obbligata con accumulo e reimpiego del materiale in cantiere, per una profondità di cm. 30.

Fondazione stradale realizzata con materiale riciclato e inserimento sottoservizi.

Demolizione marciapiedi esistente.

Demolizione recinzioni e loro rifacimento.

Fondo stradale realizzata su massetto armato in cls cm 10 con finitura in cemento colorato spazzolato.

Piantumazione di specie arboree autoctone.

Tipo stradale 2 - Trattati B, D, F, G, H.

Percorso in sede propria realizzato su terreno agricolo o verde, con alberature e illuminazione. Finitura in asfalto o in cemento spazzolato.

Larghezza ml 2,50/3,00.

Scorticatura piano campagna per una profondità fino a cm. 10.

Scavo a larga sezione obbligata con accumulo e reimpiego del materiale in cantiere, per una profondità di cm. 30.

Geotessile per cassonetto di fondazione stradale

Fondazione stradale realizzata con materiale riciclato e tout venant con inserimento sottoservizi.

Demolizione e rifacimento della Pubblica Illuminazione.

Strato di bynder e manto di usura in conglomerato bituminoso o in cemento spazzolato per uno spessore di cm 10.

Tipo stradale 4 - Trattati C, E.

Percorso in sede propria realizzato su ponti di passi carrai esistenti, con illuminazione. Finitura in asfalto o in cemento spazzolato.

Larghezza ml 2,50.

Eventuale demolizioni del passo carraio esistente.

Inserimento tubo in cls e riempimento passo carraio.

Geotessile per cassonetto di fondazione stradale

Fondazione stradale realizzata con materiale riciclato e tout venant con inserimento sottoservizi.

Demolizione e rifacimento della Pubblica Illuminazione.

Risagomatura fosso in materiale sassoso.

Strato di bynder e manto di usura in conglomerato bituminoso o in cemento spazzolato per uno spessore di cm 10.

Finitura in asfalto dell'intera area di passo carraio.

Principali caratteristiche progettuali

Nel tratto A l'allargamento del marciapiedi dovrà essere realizzato mediante demolizione di quello esistente, per evitare, nel tempo medio, fessurazioni longitudinali tra elemento nuovo e l'esistente.

Nei tratti C e E, sono presenti passi carrai di entrata alle abitazioni sul fosso tombinato. E' contabilizzata la completa demolizione dei passi carrai esistenti per la costruzione della corretta livelletta di scorrimento delle acque, estesa ai tratti di allargamento dei passi carrai. Il fosso sarà inoltre risagomato con materiale sassoso di idonea pezzatura.

I tratti D, F, G, H saranno realizzati sul limite del campo coltivato, senza alcun intervento sui fossi esistenti lungo strada.

E' previsto un attraversamento di Via dell'Industria attrezzato con dosso rialzato e stampato, isola salvagente e portale verticale.

Il tutto come meglio evidenziato nelle Tavole 8.1, 8.2. Nella Tavola 9 sono evidenziati alcuni nodi particolari, con resa fotorealistica del progetto realizzato, che potrebbero guidare le successive fasi di progettazione.

La **finitura** principale è prevista in asfalto colorato o in cemento spazzolato. Con esclusione del tratto L, questa seconda soluzione è da preferirsi perché, a parità di costo, garantisce tempi di manutenzione più dilatati.

La **pubblica illuminazione** interesserà l'intero percorso di progetto. Nei tratti affiancati alla strada provinciale è prevista la completa demolizione della linea aerea esistente e la sua completa sostituzione.

Su tutto il percorso è prevista la **messa a dimora di specie arboree** ad alto fusto e, in alcuni tratti (B, L) anche di arbusti e aiuole. Sarà da valutare, sentito anche il parere dell'Ente Provincia di Padova, la possibilità di mettere a dimora arbusti e cepugli lungo la strada, per un miglioramento del paesaggio e per l'aumento della biodiversità in aree sensibili.

Verrà posizionata adeguata **segnaletica orizzontale e verticale** lungo il percorso e ai capi di ogni tratta, così come previsto nel Codice della Strada. Sarà data opportuno valore e preferenza alla segnaletica orizzontale, meno impattante di quella verticale.

Nei tratti in cui il percorso ciclopedonale interesserà le aree private, è stato calcolato un allargamento medio, con un'indennità di esproprio di 22 euro/mq, comprensivo di fascia di rispetto dell'infrastruttura pari a circa un metro.

Con apposito progetto, dovrà essere ottimizzata la **segnaletica informativa**. Soprattutto all'incrocio con Viale della Rinascenza e nella testa meridionale, i pannelli dovranno fare riferimento ai percorsi di lunga percorrenza Venezia Trento e dovranno essere informati i residenti o i turisti occasionali sul patrimonio storico culturale paesaggistico e naturalistico relazionati al percorso e appartenenti al sistema del Brenta. La pubblicazione di idoneo **materiale divulgativo** fin dalle fasi di avvio dei lavori, con il compito di informare gli utenti sulle realizzazioni previste e in corso di attuazione, avrà il compito di promuovere l'utilizzo dei percorsi secondo le modalità del turismo locale.

Importo lavori

Realizzazione percorsi ciclopedonali	188.874
Segnaletica verticale e orizzontale, piano di comunicazione	11.205
Attraversamento stradale, rifacimenti passi carrai, risagomatura e interventi su rete idraulica	56.643
Demolizione e rifacimento della rete di illuminazione, comprensivo di pali	80.434
Specie arboree e arbustive	10.259
TOTALE LAVORI	Euro 347.415

L'importo dei lavori a base d'asta risulta pertanto di Euro **347.415**, comprensivo degli oneri per la sicurezza.

Determinando gli oneri e i costi per la sicurezza, considerando le spese tecniche e generali, le indennità per gli accordi bonari, le somme a disposizione dell'Amministrazione Comunale, gli imprevisti e l'IVA a norma di legge, il quadro economico che ne deriva è il seguente.

Quadro economico Primo Stralcio

A	Importo lavori	
A1	Lavori a base di appalto	337.383
A2	Oneri e costi sicurezza	10.032
	Sommano	347.415
B	Somme a disposizione dell'Amministrazione	
1	Imprevisti e arrotondamenti	30.000
2	Spese tecniche generali	31.000
3	Fondo per accordi bonari	147.727
4	Art.92 (2% su A)	6.948
5	Oneri di gara	980
6	Oneri fiscali: IVA 10% su A e B1	37.742
7	Oneri fiscali: C.I. 4% su B2 + IVA 22%	8.333
	Sommano	262.730
A+B	TOTALE GENERALE	Euro 610.145

Il progettista
architetto Gianpaolo G. Forese

