

Ente:



COMUNE di SAN GIOVANNI VALDARNO
Provincia di Arezzo
Area 2 Tecnica

Via Garibaldi n. 43 - Tel. 055-91261 Fax 055-9123376

Progetto:

MESSA IN SICUREZZA STRADALE TRATTI DELLA EX S.R. 69 - PROG. 917

Progetto Definitivo-Esecutivo

CODICE UNICO INTERVENTO:

Oggetto:

RELAZIONE TECNICO DESCRITTIVA DEL PROGETTO

Allegato:

01

Codifica Elaborato:

PROGETTO

917

FASE

PE

SERIE

DS

PROGRESSIVA

001

SCALA :

R

	VERIFICA DEL PROGETTO ART. 26 D.LGS. 50/2016	DATA	RESP. DEL PROCEDIMENTO

R	DESCRIZIONE	DATA	RED.		APP.
1	EMISSIONE PR. FATTIBILITA' TECNICO-ECONOMICA				
2	EMISSIONE PR. DEFINITIVO				
3	EMISSIONE PR. ESECUTIVO				

RELAZIONE TECNICO DESCRITTIVA DEL PROGETTO

1) Premessa

Con nota AOO-GRT Prot. 0106647/O.50.40.10 (prot. 5297 del 7.03.2019) la Regione Toscana ha comunicato l'avvio, in attuazione della D.G.R. n. 103 del 04.02.2019, di bando regionale a favore degli enti locali, approvato con Decreto n. 2788 del 27.02.2019, denominato "Azioni regionali per la sicurezza stradale", con scadenza 19 aprile 2019. La richiamata D.G.R. n. 103 del 04/02/2019 definisce le tipologie di tratte stradali ammissibili, stabilisce gli interventi infrastrutturali prioritari in ordine ai tratti stradali individuati, prevede la formazione di due graduatorie, stabilisce i criteri di valutazione e punteggio per l'individuazione dei potenziali beneficiari dei contributi e gli importi di contributo massimo per ogni tipologia di domanda d'intervento. La soglia minima per essere ammessi al cofinanziamento regionale è pari alla metà dei punti attribuibili (50/100). L'assegnazione del contributo ai potenziali soggetti beneficiari inseriti in graduatoria è condizionata alla presentazione di una dichiarazione di cantierabilità entro e non oltre il 15/10/2019, all'aggiudicazione della gara entro e non oltre il 15/03/2020, alla consegna dei lavori il cui verbale deve essere trasmesso entro il 30/04/2020 ed al termine dei lavori entro il 01/12/2020.

L'Amministrazione Comunale, proseguendo il percorso già avviato con l'approvazione del progetto definitivo-esecutivo "Lavori di messa in sicurezza di tre intersezioni a rotatoria della SR69 di competenza comunale - Prog.916" (deliberazione G.M. 53 del 19.03.2019) interamente finanziato con i fondi ministeriali di cui al Decreto del capo del Dipartimento per gli affari interni e territoriali del Ministero dell'Interno del 10 gennaio 2019, e finalizzato a migliorare le condizioni di sicurezza per veicoli e motoveicoli, intende adeguare e recuperare funzionalmente le infrastrutture viarie di competenza comunale, a partire dalla Strada Statale – poi Regionale-69, l'antica Postale regia aretina¹.

¹ tratto da http://www.ilpostalista.it/arezzo/arezzo_0225.htm#a

"La strada per Arezzo, che diversamente da oggi non si sviluppava lungo l'Arno fino dall'inizio ma solamente a partire dalla borgata di Incisa distante parecchie miglia da Firenze, nonostante la sua importanza non era ancora perfettamente rotabile alla metà del XVIII secolo. Per renderla «tutta capace di carreggio» al precipuo scopo di facilitare «il trasporto dei viveri tra il Fiorentino e l'Aretino» occorre un'opera di ricostruzione che, più volte interrotta e ripresa, durò quasi trent'anni, sotto la Reggenza e sotto Pietro Leopoldo

I primi lavori furono messi all'incanto con una notificazione dei «Deputati sopra le strade e i ponti di Firenze» del 14 luglio 1761.

Riguardavano il tratto «dalla porta di San Niccolò di Firenze fino a tutto il Borgo dell'Incisa» e consistevano nel generale «riattamento e restituzione della strada» e in numerosi «trasmutamenti» ossia varianti; il tutto come prescriveva una «relazione» dell'ingegnere Anastagi datata 30 giugno 1761.

L'appalto toccò agli impresari Lorenzo Porri e Francesco Metti per 43.870 scudi. Il completamento avvenne soltanto nel 1766; la spesa era salita a 48.793 scudi. A breve distanza da questo completamento, la continuazione del restauro fino ad Arezzo veniva proposta al granduca, come lavoro di pubblica utilità e «per sollievo dei poveri», da Filippo Guadagni, allegando un'altra relazione dell'Anastagi sui lavori da farsi fino al bosco di Malafrasca, poco oltre Levane. Avuto il rapporto del Guadagni, Pietro Leopoldo ordinò subito che la strada si facesse (rescritto del 27 febbraio 1767). I lavori furono appaltati a Francesco Metti da Incisa a Figline, a Giovanni Porri da Figline a San Giovanni, a Domenico Pesciulli e Giovanni Tortoli da Montevarchi a Levane e a Felice Tortoli da Levane in poi e la strada venne «ridotta di buon grado e barocchiabile» fin quasi a Malafrasca, anche se il restauro non fu generale ma «per tratti interrotti».

Il 26 maggio 1770 G. Battista Nelli, preposto alla Camera delle Comunità, presentava al granduca una relazione sulla postale Aretina «per terminarla nel totale». Il 20 gennaio 1825 il Soprintendente Generale delle Poste pubblica la tabella, qui riprodotta, nella quale S. Giovanni compare per la prima volta come Stazione di Posta cavalli. Antecedentemente, in questo tratto, le soste in posta erano fatte nelle stazioni di Incisa e Levane, il nuovo corso presenta invece quelle di Incisa, S. Giovanni e Levane.

Viaggio per Perugia	Tempo per l'andata	Tempo per il ritorno
Firenze - Pontassieve	1:45	1:45
Pontassieve - Incisa	1:45	1:45
Incisa - S. Giovanni	1:15	1:15
S. Giovanni - Levane	1:10	1:10
Levano - Ponticino	1:30	1:15
Ponticino - Arezzo	1:20	1:20
Arezzo - Rigutino	1:15	1:15
Rigutino - Camuscia	1:45	1:45
Camuscia - Case del Piano	1:45	

Il 20 dicembre 1852 vengono sopresse le stazioni di posta di Pontassieve, San Giovanni, Ponticino e Rigutino. Non è stato ancora possibile individuare la sede della Stazione di posta di San Giovanni. L'avvento della strada ferrata, la cui costruzione nella tratta Firenze-Roma è stata ultimata nel 1866, segnerà la fine delle Stazioni di Posta per far luogo alle Stazioni Ferroviarie.



Con Deliberazione G.M. n. 76 del 16.04.2019 è stato pertanto approvato il documento di fattibilità delle alternative progettuali relativo al Prog. 917 – Messa in sicurezza di tratti della ex SR 69, che è stato presentato unitamente agli allegati A – Quadro descrittivo. B – Scheda dei parametri qualificanti e C – Relazione sull'incidentalità stradale alla Regione Toscana, con richiesta di accedere ai finanziamenti di cui alla DGR 103/2019.

Con Decreto n. 11278 del 05/07/2019 il dirigente del Settore Programmazione Viabilità della Regione Toscana ha approvato le graduatorie di accesso ai suddetti finanziamenti, ed il Comune di S. Giovanni Valdarno è stato individuato tra i potenziali beneficiari del finanziamento relativo ad *interventi su strade provinciali, comunali e di ambito urbano compresi interventi su tratte stradali nazionali, nelle tratte interne ai centri abitati*, per l'intero importo richiesto, pari ad € 75.000,00.

Le aree interessate sono parzialmente sottoposte a vincolo paesaggistico (art. 142 comma 1 lett. c) del D. Lgs. 42/2004, e gli interventi ivi previsti rientrano tra quelli soggetti alla preventiva autorizzazione semplificata, ai sensi del "Regolamento recante individuazione degli interventi esclusi dall'autorizzazione paesaggistica o sottoposti a procedura autorizzatoria semplificata" trattandosi in particolare dei punti *B.11. interventi puntuali di adeguamento della viabilità esistente, quali: ... realizzazione di ... manufatti necessari per la sicurezza della circolazione ... e B.12. interventi sistematici di arredo urbano comportanti l'installazione di manufatti e componenti, compresi gli impianti di pubblica illuminazione* dell'Allegato B al DPR 31/2017.

Per tale ragione in data 22.08.2019 (prot. 17598) è stata trasmessa alla Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Siena, Grosseto e Arezzo istanza di Autorizzazione Paesaggistica (19/P09/AP costituita da n. 3 elaborati: Tav.001_Cartografia scala 1: 5000 con indicazione delle zone di intervento e documentazione fotografica - Tav.02_ Piante scala 1: 200, particolari e sezione tipo) e motivata proposta di accoglimento, ai fini dell'emissione del parere obbligatorio e non vincolante del Soprintendente ai sensi dell'art. 11 comma 5 del D.P.R. n. 31/2017. Si specifica che nell'elaborato relativo ai particolari costruttivi venivano illustrati corpi illuminanti dotati di pannello solare, mentre nel progetto definitivo esecutivo si è scelto di allacciare i nuovi pali all'illuminazione pubblica esistente, con un minore impatto paesaggistico rispetto al progetto sottoposto all'esame della Soprintendenza, che in data 02/09/2019 (prot. 18299) ha inviato parere *FAVOREVOLE ai sensi dell' art. 146 del Codice* sull'istanza 19/P09/AP.

2) Il progetto

La viabilità principale del Valdarno è oggi strutturata sulle direttrici di fondovalle, SRT 69 e SP11, e dalle trasversali che le collegano agli insediamenti urbani e collinari sui due versanti. Nel complesso si tratta di una rete caratterizzata da un basso livello di connettività, con un ruolo preponderante delle direttrici di fondovalle e poche connessioni tra le due sponde.

L'attuale SRT 69 percorre in riva sinistra/destra tutto il Valdarno, con la duplice funzione di strada di grande comunicazione e, all'interno degli agglomerati che attraversa, di viabilità urbana. La ex statale raccoglie notevoli e indifferenziati volumi di traffico che causano conflitti per la sovrapposizione e interferenza di movimenti extraurbani, locali, e, nelle zone urbane, anche ciclo-pedonali. Anche per questo la SP11, posta in riva destra d'Arno, ha assunto un ruolo primario nella viabilità del Valdarno, ed è già avanzato il suo processo di



adeguamento acquisendo di fatto il ruolo "in riva destra" della SRT69: il suo tracciato definitivo prevede di connettere Levane con Incisa, e di collegare i due caselli valdarnesi dell'autostrada A1, ponendosi, con il superamento dei centri abitati di Montevarchi, S.Giovanni V.no, Figline V.no, e Incisa, come strada di grande comunicazione di fondovalle. Tale processo risulta ad oggi interrotto, in attesa della realizzazione dell'infrastruttura nei territori della Città Metropolitana di Firenze.

La SRT 69, in zona centro, fiancheggia l'Arno con tracciato adiacente al fiume mentre corre più interna distaccandosi da esso verso nord in direzione di Figline e verso sud in direzione di Montevarchi.

Nella zona nord le successive varianti di tracciato, prima aggirando il centro storico (viale Gramsci) poi lungo l'Arno sino al confine comunale, hanno in parte differenziato i percorsi e mitigato i conflitti senza peraltro attuare una completa separazione dei traffici urbani ed extraurbani.

Invece nella zona del centro città (Lungarno Don Minzoni e Risorgimento) e a sud di esso, in assenza di alternative, tutti i tipi di traffico veicolare debbono forzatamente sovrapporsi sulla ex statale, unico percorso esistente: interurbano, di distribuzione urbana e di connessione tra i quartieri. Questa situazione produce una netta separazione tra la città e il suo fronte fluviale.

Il presente progetto definitivo/esecutivo, denominato "MESSA IN SICUREZZA STRADALE TRATTI DELLA EX S.R. 69 – prog. 917", in attuazione degli obiettivi già esplicitati nell'ambito della redazione del progetto di fattibilità tecnico economica, di miglioramento della percepibilità degli attraversamenti pedonali presenti lungo il tratto urbano della strada, ad elevato tasso di utilizzo da parte della cittadinanza, in quanto rappresentano il collegamento tra il tessuto urbano consolidato ed il parco fluviale costituito dalle golene "Stadio", "Pineta" e "Lungarno Risorgimento", nonché, attraversato il fiume, del quartiere semiperiferico di Oltrarno, fiancheggiato dalle golene "Lungarno Guido Reni" e "Parco Golena River" e, verso sud, del quartiere Bani, tiene perciò *in particolare considerazione gli utenti vulnerabili, quali pedoni e ciclisti, anche grazie a infrastrutture più sicure*, coerentemente con gli obiettivi "Verso zero vittime" del Libro bianco "European transport policy for 2020" e del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale. Si prevede inoltre l'installazione di barriere di sicurezza a protezione dell'utenza del parco, nel tratto meridionale in cui si sviluppa a quota inferiore rispetto alla viabilità, sostituendo la staccionata presente attualmente.

Ad esito dell'approfondimento progettuale effettuato dai tecnici del Servizio Manutenzioni, Impianti e Ambiente dell'Area II, si è proceduto ad individuare puntualmente gli interventi sia dal punto di vista planialtimetrico che di finitura ed impiantistico.

Il progetto è costituito dai seguenti elaborati:

Progressiva	Titolo dell'elaborato	Scala
Allegati	Serie DG-Documenti Generali	
1	Relazione Generale	-
2	Documentazione fotografica	-
3	Capitolato Speciale d'Appalto	-
4	Computo Metrico Estimativo	-
5	Quadro Economico	-
6	Elenco Prezzi Unitari	-
7	Analisi Prezzi	-
Tavole	Serie EG-Elaborati Grafici	



1	Cartografia con zone di intervento – CTR	1:5000
2	Estratti cartografici con zone di intervento	varie
3	Piante stato attuale e stato di progetto – attraversamento 1	1:200
4	Piante stato attuale e stato di progetto – attraversamento 2	1:200
5	Piante stato attuale e stato di progetto – attraversamento 3	1:200
6	Piante stato attuale e stato di progetto – attraversamento 4	1:200
7	Piante stato attuale e stato di progetto – attraversamento 5	1:200
8	Piante stato attuale e stato di progetto – attraversamento 6	1:200
9	Particolari Costruttivi	varie

3) Costo dell'intervento

Il costo complessivo dell'intervento è stato stimato in € 150.000,00 di cui € 114.917,45 per lavori ed € 35.082,56 per somme a disposizione come dettagliato nel quadro economico allegato al progetto.

4) Finanziamento dell'opera

L'opera, dell'importo complessivo di € 150.000,00 verrà co-finanziata per la somma di € 75.000, che trova imputazione nel bilancio pluriennale 2019/2021 annualità 2019 al capitolo 20801013114/0.

I PROGETTISTI