



COMUNE DI CENTOLA

PROVINCIA DI SALERNO

PARCO NAZIONALE DEL CILENTO E VALLO DI DIANO

AREA TECNICA

Lavori Pubblici, Espropri, Manutenzioni



**Interventi di manutenzione straordinaria finalizzati alla messa in sicurezza e all'adeguamento funzionale del tratto stradale
SR 447 d Centola - loc. Casaburi. SP17b Foria San Severino**

PROGETTO ESECUTIVO

Committente: COMUNE DI CENTOLA (SA)

Progettazione:

Il Progettista

U.T.C. LL.PP

Arch. Magno Battipaglia

Elaborato:

1

Relazione generale

RELAZIONE TECNICA DESCRITTIVA

Interventi di manutenzione straordinaria finalizzati alla messa in sicurezza e all'adeguamento funzionale del tratto stradale SR 447 d Centola - loc. Casaburi. SP17b Foria San Severino

PREMESSA

Il progetto è finalizzato al miglioramento della qualità delle strade a servizio del territorio comunale, aumentando il livello di sicurezza dei cittadini e riqualificando, dal punto di vista ambientale e funzionale, il complesso del sistema viario con l'adeguamento di marciapiedi, aree di sosta, rifacimento di pavimentazioni stradali degradate.

Nell'ambito del presente progetto si prevede di realizzare interventi di manutenzione straordinaria riguardanti tratti di pavimentazione stradale e di marciapiedi particolarmente ammalorati che non necessitano di apposita progettazione, in quanto gli stessi non costituiscono modifiche sostanziali alle sagome stradali ed agli impianti tecnologici presenti.

I lavori oggetto del presente progetto si riferiscono principalmente alla sostituzione del manto di usura della strada in oggetto, di cui è stata evidenziata la necessità in base a quanto rilevato dai tecnici o da segnalazioni da parte della Polizia Locale o dalla cittadinanza.

L'attuale strato di usura è interessato da un evidente logoramento nella parte superficiale, è dunque necessario un intervento che comporti una scarifica dello strato d'usura attuale e la sostituzione dello stesso, la messa in quota di chiusini e il rifacimento della segnaletica orizzontale e di segnaletica verticale.

In particolare, in alcuni tratti individuati nelle allegate planimetrie, sarà necessaria una scarifica maggiore per la sostituzione dello strato di base e la reimpostazione delle livellette. Gli interventi, parziali o totali, anche se non esaustivi, che presumibilmente potranno essere richiesti sono quelli di seguito indicati:

- rifacimento del manto stradale in conglomerato bituminoso;
- sistemazione delle sconnessioni del piano viario;
- adeguamento in alcuni tratti di marciapiedi ove risultino indispensabili la sicurezza della viabilità pedonale, nonché dei portatori di handicap;
- ripristino in alcuni tratti delle barriere di protezione della sede stradale (guard rail);
- segnaletica stradale orizzontale e/o verticale.

ANALISI DELLO STATO DEI LUOGHI

Allo stato attuale, nonostante i ciclici interventi di ricarica del manto di usura, attraverso riprese con asfalto a freddo effettuate in economia da parte dell'Ente, le strade presentano un fondo in conglomerato bituminoso ammalorato in più punti, in conseguenza anche dei continui interventi effettuati dai gestori delle reti idriche ed elettriche.

Inoltre, nelle zone esterne al centro abitato, a causa del non corretto smaltimento delle acque meteoriche, si evidenzia un degrado del tappetino di usura con il formarsi, nei casi meno danneggiati di alcune crepe, mentre nei casi più gravi, lungo la sede stradale si è formato un vero e proprio distacco del tappetino d'usura, che in alcuni casi raggiunge i 30 cm.

Lo stato attuale della segnaletica orizzontale non è più adeguato, in quanto non è più assicurata la visibilità del percorso stradale, diminuendo di conseguenza la sicurezza stradale, soprattutto durante la guida notturna e con condizioni meteo sfavorevoli.

DESCRIZIONE DELLE OPERE IN PROGETTO

Rifacimento tratti stradali

Gli interventi prevedono il rifacimento del manto stradale, attualmente in conglomerato bituminoso, in modo da consentire l'eliminazione delle zone dissestate o compromesse nella loro funzionalità.

In pratica lungo tutto il tratto interessato verrà rimosso mediante fresatura l'attuale strato di conglomerato superficiale, in modo da rendere la superficie livellata, atta a ricevere il successivo manto d'usura, ottenendo così una sede stradale compatta che ne impedisca le infiltrazioni che, con il tempo, favorirebbero il dissesto e lo sgretolamento dello stesso.

Invece lungo i tratti con danneggiamenti più gravi, oltre al tappetino d'usura è prevista una risagomatura della base, con ricarico di materiale inerte con il fine di adeguare sia i dislivelli che gli avvallamenti attualmente presenti sul manto stradale.

Precisamente si prevede di mettere in opera due strati di conglomerato bituminoso formati da un primo strato di "binder" di 4 cm. e un secondo "strato d'usura" e rivestimento miscelato a caldo con bitume modificato dello spesso di 3 cm. adeguatamente costipato e collegato allo strato sottostante con l'adesivo necessario per dare il lavoro finito e pronto a regola d'arte onde evitare eventuali scorrimenti fra i vari strati in quanto maggiore sarà l'aggrappo e migliore sarà la trasmissione dei carichi in modo particolare quelli dinamici. Sarà garantita una adeguata aderenza dei veicoli anche in condizioni meteo sfavorevoli.

Contemporaneamente verranno adeguate le caditoie stradali esistenti, prevedendo di migliorare la regimentazione delle acque piovane, infatti le strade interessate dal progetto sono caratterizzate da una sezione di tipo a baule, con l'allontanamento delle acque piovane verso i cigli stradali dove sono collocate le caditoie o fossi stradali.

Il conglomerato bituminoso impiegato sarà a granulometria variabile in funzione della zona d'impiego, onde favorire una più lunga durata dello stesso.

Infine viene previsto il rifacimento con vernice spartitraffico rifrangente della segnaletica stradale orizzontale composta dalle strisce longitudinali e dalle strisce pedonali di attraversamento.

Interventi su manto stradale

- Scarifica generale della strada eseguita con mezzi meccanici, compreso caricamento e smaltimento dei materiali di risulta alle discariche autorizzate;
- Realizzazione di strato di collegamento in binder per la ricarica e risagomatura del fondo stradale, previa accurata pulizia del sottofondo, steso con vibro-finitrice e cilindrato con rullo di peso adeguato, compresa emulsione di ancoraggio, in strati da cm. 3 a 6, compressi;
- Realizzazione di manto di usura in conglomerato bituminoso con bitume penetrazione 180/200, al 5%-6% del peso dell'inerte, confezionato con graniglia e sabbia, compresi materiali, steso con vibro-finitrice e rullato con rullo di peso adeguato, per uno spessore di cm. 3, in opera compresa pulizia del fondo ed emulsione con emulsione bituminosa acida.
- Messa in quota di chiusini e saracinesche.

Segnaletica orizzontale

Tra i vari sistemi disponibili per rendere visibile all'automobilista il percorso stradale nelle varie condizioni di guida (diurna, notturna, in condizioni di pioggia o di nebbia), la segnaletica stradale orizzontale è certamente il sistema più efficace, poiché consente all'utente di avere una precisa cognizione spaziale dei margini laterali e una visione a distanza del percorso in cui mantenere la direzione di marcia del proprio mezzo.

La segnaletica orizzontale, dovrà essere eseguita secondo la norma UNI EN 1436/98, di primo impianto, o ripasso di quella esistente, mediante l'applicazione di vernice rifrangente premiscelata di colore bianca o gialla permanente, in quantità di 1,6 kg/mq, con aggiunta di microsfere di vetro per ottenere la retro-riflessione della segnaletica nel momento in cui viene illuminata dai veicoli, in quantità pari a 0,2 kg/mq, in opera, comunque secondo quanto previsto dall'art. 40 del Codice della Strada e relativo Regolamento di attuazione.

Interferenze

Gli impianti in sottosuolo, costituito da linee elettriche, acquedotto, fognatura ed i vari chiusini-saracinesche, coperchi di camerette d'ispezione ecc. dovranno essere accuratamente individuati per evitare il contatto con le macchine operatrici (fresatrice o rullo compressore).

Non si ritiene necessaria la redazione di apposito studio in quanto la tipologia dei lavori e la localizzazione degli impianti esistenti è evidenziata dai pozzetti/camerette di raccordo e intercettazioni esistenti.

Inoltre dalle informazioni assunte dagli Enti Gestori non risultano interferenze tra le lavorazioni in progetto e le reti. Ci si riserva di effettuare ulteriori accertamenti, in fase di esecuzione dei lavori, unitamente all'Impresa affidataria dei lavori e ai tecnici degli Enti Gestori degli impianti.

STRUMENTI URBANISTICI

Le opere in progetto interessano aree già occupate da strade e pertanto le stesse risultano rispondenti e conformi al previsioni degli strumenti urbanistici adottati dall'Amministrazione Comunale.

INQUADRAMENTO GENERALE ED INDAGINI GEOLOGICHE

Le opere in progetto si configurano sostanzialmente come opere di manutenzione ordinaria di aree già destinate al pubblico interesse, per cui tenuto conto delle caratteristiche tipologiche e costruttive delle opere in questione, destinate ad un traffico veicolare prevalentemente leggero da autovetture, che non presentano particolari problematiche di carattere idrogeologico o geotecnico si può prescindere dalla redazione di una indagine geologica e geotecnica specifica, potendo fare riferimento ai dati già disponibili, derivanti dalla indagine geologica allegata al P.R.G.

VALUTAZIONE AMBIENTALE

Le opere in progetto ricadono all'interno del Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano, ma non comportano alterazione dei luoghi o dell'aspetto esteriore degli edifici ovvero non sono soggetti ad autorizzazione ai sensi dell'art. 149, D.Lgs. n. 42/2004 e del D.P.R. n. 31/2017, allegato A e art. 4.

Il Progettista

Area Tecnica LL.PP.

Dott. Arch. Magno Battipaglia