

COMUNI DI PADULA E MONTESANO S.M.
ENTE CAPOFILA COMUNE DI PADULA
PROVINCIA DI SALERNO

COMMITTENTE

COMUNI DI PADULA (CAPOFILA) E MONTESANO S/M
PROVINCIA DI SALERNO

OGGETTO

**INTERVENTI DI MESSA IN SICUREZZA, RIPRISTINO E CONSOLIDAMENTO DEL
COLLEGAMENTO STRADALE TRA I DUE COMUNI
(S.P. 51b DAL KM 0+00 AL KM 10+700)**

ELABORATI TECNICI

RELAZIONE TECNICA E DESCRITTIVA GENERALE

TAVOLA
RT_01

RAPP.
-

REDAZIONE
MAGGIO 2018

R.U.P.

PROGETTAZIONE

COMUNI DI PADULA (CAPOFILA) E MONTESANO S.M.

Provincia di Salerno

INTERVENTI DI MESSA IN SICUREZZA, RIPRISTINO E CONSOLIDAMENTO DEL COLLEGAMENTO STRADALE TRA I DUE COMUNI

(S.P. 51b DAL KM 0+00 AL KM 10+700)

- PROGETTO DEFINITIVO/ESECUTIVO -

Sommario

1. PREMESSA	3
2. ANALISI DELLO STATO DI FATTO	3
3. PROGETTO GENERALE	4
3.1 MANUTENZIONE TRATTI STRADALI	4
3.2 OPERE VARIE ED AUSILIARIE	5
4. ZONE D'INTERVENTO DEGLI ASFALTI	5
5. INTERFERENZE	6
6. DISPONIBILITÀ DELL'AREA	6
7. STRUMENTI URBANISTICI	6
8. INQUADRAMENTO GENERALE ED INDAGINI GEOLOGICHE	6
9. VALUTAZIONE AMBIENTALE	7
10. ULTERIORI CONSIDERAZIONI SULL'INTERVENTO	7

1. PREMESSA

Il presente progetto, suddiviso in lotti funzionali, mira a raggiungere un duplice obiettivo, ossia, riqualificare strutturalmente il corpo stradale e migliorarne la fruibilità in termini di sicurezza.

Si è proceduto, alla progettazione di interventi di manutenzione straordinaria che vanno ad interessare una arteria provinciale che collega Padula con Montesano sulla Marcellana passando davanti alla Certosa di San Lorenzo patrimonio UNESCO. Tale strada risulta essere fortemente deteriorata, ed essendo soggetta a intenso flusso veicolare di residenti nel Comune di Padula, nella frazione Arena Bianca di Montesano e di turisti in Visita alla Certosa, costituisce, nello stato in cui versa, grande pericolo per l'incolumità degli utenti soprattutto per via dello stato di usura del manto stradale, pieno di buche ed avvallamenti. Gli interventi consistono principalmente nel rifacimento della pavimentazione stradale, nel rifacimento ed integrazione della segnaletica orizzontale, nonché, in un rafforzamento della segnaletica verticale, soprattutto nelle aree che rappresentano le maggiori criticità in termini di incidentalità.

Tale progetto è stato fortemente voluto dalle Amministrazioni Comunale, ed ha come fine ultimo, quello di fornire un servizio migliore alla collettività, garantire un adeguato standard di sicurezza per gli utenti, oltre a limitare gli interventi di manutenzione futura.

La redazione del progetto nasce da un'analisi della situazione esistente, ottenuta mediante rilevazioni in sito e documentazione fotografica. Tali indagini hanno permesso di programmare importanti interventi di riqualificazione delle sedi stradali maggiormente deteriorate, anche a causa degli eventi atmosferici verificatisi nell'ultima stagione invernale. Se non si interviene tempestivamente, lo stato di deterioramento dell'arteria è destinato inesorabilmente a peggiorare.

2. ANALISI DELLO STATO DI FATTO

Allo stato odierno, nonostante i continui interventi puntuali, per sopperire alle criticità immediate, consistenti in riprese con asfalto a freddo e chiusure di buche pericolose per il traffico, la strada provinciale presenta un fondo in conglomerato bituminoso fortemente ammalorato in più tratti. Tale stato di degrado rappresenta, soprattutto in presenza di condizioni meteo avverse, grave fonte di pericolo per gli automobilisti e grave onere per le amministrazioni, impegnanti in interventi di tamponamento, insufficienti vista la mole di lavoro.

Le pessime condizioni del manto stradale, sono conseguenza, oltre che al naturale deterioramento dovuto agli agenti atmosferici, anche dei continui interventi effettuati dai gestori delle reti idriche, elettriche, fognarie, telefoniche ecc.

Bisogna poi precisare che in alcune zone, a causa del non corretto smaltimento delle acque meteoriche nei fossi di scolo che costeggiano i tratti stradali, si evidenzia un forte degrado del tappetino di usura con il formarsi, nei casi meno gravi, di alcune crepe, mentre nei casi più gravi, si evidenziano, tratti in cui nella carreggiata della sede stradale si è formato un dislivello che in alcuni punti raggiunge addirittura i 30 cm.

Infine, altra nota dolente è rappresentata dalle condizioni della segnaletica orizzontale, che causa della vetustà, è divenuta illeggibile e quindi inefficace, soprattutto durante la guida notturna ed in caso di condizioni meteo avverse.

3. PROGETTO GENERALE

3.1 MANUTENZIONE TRATTI STRADALI

L'intervento di progetto prevede la realizzazione di tutti quegli interventi necessari volti al ripristino della qualità del manto stradale, oltre ad interventi collaterali di ripristino ed integrazione della segnaletica orizzontale e verticale e delle barriere e protezioni .

Gli interventi principali riguardano:

- a. Il rifacimento del manto di usura, in modo da eliminare le zone dissestate e compromesse nella loro funzionalità; in pratica in questi tratti, verrà rimosso, mediante fresatura, l'attuale strato di conglomerato superficiale (tappetino) in modo da rendere il piano ben livellato ed adeguatamente grezzo e pronto, a ricevere e ad aggrappare il nuovo manto d'usura, ottenendo così, a lavori ultimati, una sede stradale compatta ed uniforme che impedisca le infiltrazioni di sostanze, che con il tempo, favorirebbero il dissesto e lo sgretolamento della stessa.
- b. Il riposizionamento in quota alcuni tombini e/o caditoie che non sono perfettamente livellati con il piano viario e rappresentano fonte di pericolo per gli utenti stradali_
- c. La regimentazione delle acque piovane per favorire l'allontanamento delle acque meteoriche verso i cigli stradali dove sono collocate le caditoie o le cunette.

- d. Il rifacimento della segnaletica orizzontale e verticale, consistente nella realizzazione delle strisce pedonali di attraversamento, delle strisce di arresto o zebraure, nonché nella realizzazione delle strisce longitudinali di delimitazione carreggiata, eseguite con vernice rifrangente di colore bianco e della larghezza pari a 12 cm. In prossimità degli incroci verranno realizzate bande rumorose, al fine di meglio segnalare, agli utenti stradali l'eventuale fonte di pericolo, sarà inoltre integrata e rafforzata la segnaletica verticale e, su alcuni tratti, a discrezione della direzione lavori, sarà richiesto il posizionamento di occhi di gatto con lo scopo di rendere maggiormente visibile il percorso.

L'elaborato grafico di progetto esecutivo evidenzia le diverse lavorazioni da compiere, ovvero:

- Scarifica del manto stradale;
- Formazione del nuovo manto stradale mediante la stesa a caldo, con macchina vibrofinitrice di conglomerato bituminoso successivamente rullato;
- Fresatura profonda della massiciata esistente e trattamento superficiale per posizionamento nuovo bitume;
- Posa in opera di Misto Stabilizzato ove occorrente a riempire gli avvallamenti.

3.2 OPERE VARIE ED AUSILIARIE

Inoltre, sono state previste delle opere ausiliarie, consistenti principalmente nella messa in sicurezza degli incroci, mediante il rifacimento della segnaletica orizzontale, rafforzamento della segnaletica verticale, prevedendo anche l'installazione di segnaletica luminosa per i punti ritenuti di maggior pericolo, nonché, installazione di barriere protettive per tratti singolari o sostituzione di barriere protettive, soprattutto su alcuni ponti particolarmente pericolosi.

4. ZONE D'INTERVENTO DEGLI ASFALTI

Le zone oggetto d'intervento relative alle opere costituenti l'appalto principale sono consistenti nell'intero tratto di strada SP51b dal km 0+00 nei pressi dell'incrocio semaforizzato del Bivio di Padula all'innesto con la SS. 19 delle Calabrie, fino al km 10+700, nei pressi del Cimitero di Arena Bianca, nel punto in cui la stessa intercetta la S.P. 103 che porta al Centro del Comune di Montesano S. M.

Sono compresi gli slarghi e le parti attualmente asfaltate.

5. INTERFERENZE

Le opere in progetto prevedono esclusivamente scarifiche superficiali, quindi lavorazioni poco invasive, che non vanno ad interessare gli impianti nel sottosuolo, costituiti da eventuali linee elettriche, del gas, acquedotto e fognatura, mentre vanno ad interferire con i chiusini-saracineschedranti, coperchi di camerette d'ispezione ecc. che dovranno essere precisamente individuati per evitare il contatto con le macchine operatrici (fresatrice o rullocompressore).

Per quanto sopra esposto, non si ritiene necessaria la redazione di apposito studio, in quanto i chiusini, i coperchi di camerette di ispezione ecc., sono facilmente individuabili sul posto; ci si riserva, in fase di esecuzione, ulteriori accertamenti da effettuarsi insieme all'impresa e agli Enti Gestori.

6. DISPONIBILITÀ DELL'AREA

Le strade oggetto degli interventi sono di proprietà della Provincia di Salerno che ha dato disponibilità di progettazione per il territorio di riferimento alle Amministrazioni Comunali interessate, da sole o in associazione. Per tale motivo non sussistono problemi di alcun genere relativamente alla disponibilità delle aree, ed alla richiesta di autorizzazioni.

7. STRUMENTI URBANISTICI

Le opere in progetto interessano aree già destinate a strade e pertanto gli interventi risultano rispondenti e conformi alle previsioni degli strumenti urbanistici adottati dalle Amministrazioni Comunali.

8. INQUADRAMENTO GENERALE ED INDAGINI GEOLOGICHE

Le opere in progetto si configurano sostanzialmente come - **OPERE DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA** - 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 che non rappresenta 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./PUC.

9. VALUTAZIONE AMBIENTALE

Le opere in progetto per le loro caratteristiche non richiedono una preventiva valutazione di impatto ambientale, trattandosi di interventi di ripristino dell' esistente.

10. ULTERIORI CONSIDERAZIONI SULL'INTERVENTO

Considerata la natura e dei lavori ed il veloce deterioramento dell'arteria dovuto alle avverse condizioni metereologiche imperversanti da tempo, non è escluso che lo stato dei luoghi possa peggiorare evolvendo negativamente e rendendo necessari altri interventi straordinari al momento non prevedibili. Va anche rilevato il grosso rischio di incidenti stradali e di guasti meccanici alle vetture che incidono sulla incolumità degli utenti, per cui si auspica una azione celere e risolutiva.

Il Tecnico
