



PROVINCIA DI BRINDISI

SERVIZIO VIABILITÀ, MOBILITÀ E TRASPORTI

LAVORI DI RIFACIMENTO PAVIMENTAZIONE
BITUMINOSA E DEL SOTTOFONDO DEL SETTORE NORD
PER LA PROVINCIA DI BRINDISI. 112/98. ANNO 2011.

FASE DEL PROGETTO:

PRELIMINARE

DEFINITIVA

ESECUTIVA



RELAZIONE TECNICA

ALL. N.

1

Elaborazione grafica: Dis. Prog. Crocefisso **SERINELLI**

PROGETTISTI

Dott. Ing. Stefano MORCIANO

Geom. Matilde FLORE

Matilde Flore

Data:

13 GEN. 2012
Brindisi,

Elaborato:

Aggiornato:

File:

Gennaio 2012

Situazione Attuale

Alcune strade della rete provinciale, a causa del traffico pesante che vi è transitato in questi ultimi anni, presentano il piano viabile sconnesso, usurato e sdruciolevole con grave pregiudizio alla sicurezza.

Si rende ora indispensabile il ripristino del manto di usura con l'esecuzione di un duraturo trattamento generale e ove necessario, della risagomatura del vecchio piano viabile, anche mediante preliminare risanamento del sottofondo stradale.

In particolare, in alcuni tratti del settore NORD, la SP.10 "Montalbano-Mare"; SP.1 "Canale di Pirro."; SP.14 "Ostuni-Martina", SP.33 "Carovigno-Belvedere" e la ex SS.16 "tratto Ostuni-Fasano". Dette strade così dissestate hanno subito, causa le infiltrazioni meteoriche della scorsa stagione invernale, rigonfiamenti e cedimenti che hanno interessato la pavimentazione, il sottofondo e la fondazione delle strade.

Per migliorare tale situazione di dissesto, finora si è cercato di rimediare con interventi di temporaneo effetto, come la colmatura buche ed altri lavori simili che si sono rivelati dei palliativi, in quanto essi vengono puntualmente vanificati dal sopraggiungere di altre abbondanti precipitazioni, legate all'arrivo delle brutte stagioni.

Obiettivi generali

L'intervento, è finalizzato al miglioramento del livello di servizio della circolazione delle persone e delle merci, all'innalzamento della sicurezza della circolazione, al miglioramento della qualità dell'ambiente ed alla realizzazione delle condizioni di accessibilità agli insediamenti produttivi e turistici limitrofi.

Esigenze e bisogni da soddisfare

È necessario prevedere il risanamento della vecchia pavimentazione stradale ceduta con una risagomatura della stessa con conglomerato bituminoso bynder di idonea granulometria dello spessore di cm.4 allo stato compresso.

Il trattamento terminale del piano viabile consisterà dopo accurata pulizia del capo strada con scope e soffiatrici e la necessaria risagomatura, nella stesa di conglomerato bituminoso con macchine vibro finitrice.

Il manto sagomato chiuso e compresso avrà uno spessore finito di cm.3.

Per quanto riguarda le banchine laterali adiacenti il capostrada bitumato, è stata prevista la loro regolarizzazione comprendente lo scordonamento mediante asportazione del materiale di risulta o di riporto esistente su di esse nei tratti che saranno indicati dalla D.L.

Dette banchine saranno rivestite, ove necessario, con fornitura e stesa di tout-venant di cava di idonea granulometria opportunamente compattata in modo da ricostruire il profilo di norma.

Su tutti i tratti interessati dal nuovo tappeto è stata prevista altresì la segnaletica orizzontale.

Regole e norme tecniche

La progettazione dell'intervento dovrà essere conforme ad ogni prescrizione di legge riferibile all'ambito della progettazione stradale e nello specifico dovrà essere conforme alle prescrizioni ed indicazioni tecniche previste dalla seguente vigente normativa:

- norme tecniche CNR fascicolo n. 77/1980 "Istruzioni per la redazione di progetti di strade".
- Decreto Legislativo 30 aprile 1992 n. 285 "Nuovo Codice della Strada" e successive modificazioni ed integrazioni.
- DM 9 maggio 1980 "Aggiornamento delle norme tecniche per la progettazione, l'esecuzione ed il collaudo dei ponti stradali".
- Circolare ministeriale n. 34233 del 25 febbraio 1991 "Istruzioni relative alla normativa tecnica dei ponti stradali".

- DM 9 gennaio 1996 "Norme tecniche per il calcolo, l'esecuzione ed il collaudo delle strutture in cemento armato, normale e precompresso e per le strutture metalliche".
- DM 16 gennaio 1996 "Norme tecniche relative ai criteri generali per la sicurezza delle costruzioni e dei carichi e sovraccarichi".
- DM 19 gennaio 1996 "Norme tecniche per le costruzioni in zone sismiche".
 - DM 11 marzo 1998 " Norme tecniche riguardanti le indagini sui terreni e sulle rocce, la stabilità dei pendii naturali e delle scarpate, i criteri generali e le prescrizioni per la progettazione, l'esecuzione ed il collaudo delle opere di sostegno e delle opere di fondazione".
- L.R. 12 aprile 2001, n° 11.
- Decreto Legislativo 14 agosto 1999 n. 494 "Attuazione della direttiva 92/57/CEE concernente le prescrizioni minime di sicurezza e di salute da attuare nei cantieri temporanei o mobili" e successive modifiche ed integrazioni.

Requisiti tecnici dell'intervento

La pavimentazione prevista è di tipo flessibile così costituita:

Strato di collegamento (Bynder): cm 4

in conglomerato bituminoso ottenuto con graniglia e pietrischetti a granulometria come da capitolato e da bitume puro in ragione del 4-5% in peso degli inerti confezionato a caldo con idonei impianti;

Manto di usura: cm 3

in conglomerato bituminoso ottenuto con graniglia e pietrischetti a granulometria come da capitolato e da bitume puro in ragione del 5,5-6% in peso degli inerti confezionato a caldo con idonei impianti;

E' previsto, inoltre, per l'intero tratto interessato, il rifacimento della segnaletica orizzontale.

Stima dei costi

La spesa complessiva preventivata è di €. 640.000,00 così suddivisa:

A. Lavori a base d'asta	€. 466.879,35
B. Oneri di sicurezza non soggetti a ribasso	<u>€. 6.000,00</u>
TOTALE LAVORI	€. 472.879,35

C. Somme a disposizione dell'Amm.ne:

1. Per spese tecniche	€. 10.119,61
2. Per imprevisti	€. 6.360,64
3. Per oneri fiscali	<u>€. 100.640,40</u>

Sommano	in uno	<u>€. 117.120,65</u>
	Totale	€. 590.000,00

