



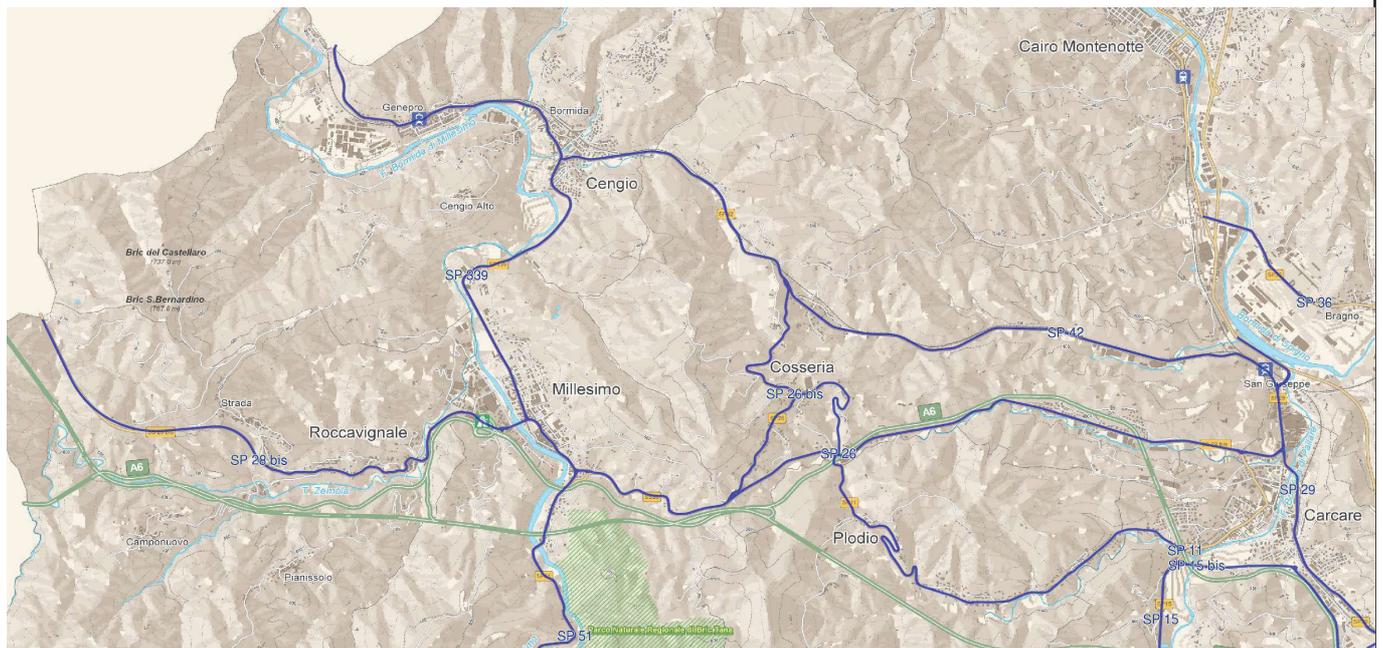
PROVINCIA DI SAVONA



SETTORE GESTIONE DELLA VIABILITA', EDILIZIA ED AMBIENTE
Servizio Manutenzioni Stradali Ordinarie e Segnaletica

Lavori di: **D.M. 141 del 9 maggio 2022**
Sistemazione del piano viabile e pertinenze zona Valbormida
Annualità 2024

Importo Progetto Euro 400.000,00



PROGETTO ESECUTIVO

(D.Lgs 36/2023, art. 41)

Relazione Generale

Progettista

geom. Andrea TESSITORE

visto: Il Responsabile del Procedimento

geom. Andrea TESSITORE

Collaboratori Firmatari

geom. Roberto BOTTAZZI

geom. Bruno BASILE

geom. Nicola BENETTI

geom. MAURIZIO GARBARINI

Data Luglio 2024	Finanziamento D.M. 141/2022		1
File	Bilancio 2024	C.U.P. J97H22002730001	

Indice

1. Premesse.....	2
2. Analisi dello stato di fatto.....	2
3. Descrizione dell'intervento ed illustrazione delle scelte.....	3
4. Disponibilità delle aree.....	3
5. Verifiche procedurali.....	4
6. Accessibilità, utilizzo e piano di manutenzione delle opere.....	4
7. Calcolo della spesa.....	4
8. Calcolo uomini/giorno.....	5
9. Indicazioni sulla redazione del P.S.C.....	6

1. Premesse

La Provincia di Savona è proprietaria di un patrimonio viario di competenza pari a circa 700 km. di viabilità suddivisi in n° 77 strade, ripartite uniformemente su tutto il territorio della Provincia e quindi aventi caratteristiche geomorfologiche e altimetriche diverse fra loro. Infatti si passa dalle strade che si distendono lungo la costa a quelle che uniscono la riviera con l'entroterra (Valle Bormida, Sassellese, ecc.) per finire con quelle che percorrono esclusivamente territori dell'entroterra.

La presente relazione, vuole presentare il progetto per la sistemazione di tratti di strada provinciale, situati nell'entroterra del territorio della Valbormida, che presentano uno stato di degrado particolarmente pericoloso per la viabilità e che necessitano un intervento immediato.

Quasi tutte hanno in comune, le problematiche che riguardano il sottofondo stradale e la piattaforma stradale, il manto di usura in conglomerato bituminoso oramai vetusto e consumato, anche in considerazione della inadeguata manutenzione ordinaria causata dalle esigue risorse economiche destinate a tale funzione.

Tale situazione, ripetuta negli anni, e la mancanza dei necessari fondi provenienti dallo Stato ha provocato il degrado di tratti di asfalto, che presentano in alcuni tratti buche ed avvallamenti pericolosi alla viabilità, soprattutto ai cicli e motocicli che percorrono, soprattutto nel periodo primaverile-estivo, le strade provinciali.

Tale situazione ha portato ad un peggioramento delle pavimentazioni stradali, che in alcuni casi sono al limite della percorribilità ai fini della sicurezza stradale e che sono ormai tappezzate di cartelli di segnaletica di pericolo, di limitazione di carico e di limite di velocità, al fine di avvertire gli utenti delle problematiche presenti nei vari tratti di strada.

In effetti, percorrendo le provinciali, si può notare come nessuna delle arterie può essere considerata efficiente dal punto di vista degli asfalti, e che tutte avrebbero bisogno di un intervento riparatore, partendo da piccoli rappezzi per chiudere i buchi formatisi, a distese di conglomerato, nei tratti più danneggiati e compromessi.

2. Analisi dello stato di fatto

In considerazione della situazione in cui versa una parte delle pavimentazioni bituminose delle strade provinciali, con l'importo disponibile sarà sicuramente possibile solo adeguare dei tratti di strada più bisognosi di intervento. Nel presente progetto si sono prese in considerazione alcune arterie provinciali maggiormente bisognose di un intervento straordinario per il risanamento del piano viabile della Alta e Bassa Valbormida in particolare quelle che hanno bisogno di un intervento di manutenzione straordinaria per il ripristino del piano viabile. Pertanto si è elaborato un progetto legato a priorità basate su parametri di sicurezza e percorribilità che hanno portato

all'individuazione dei punti maggiormente bisognosi di intervento, come risulta dall'elenco di seguito riportato:

- S.P. n. 28bis “del Colle di Nava”;
- S.P. n. 339 “di Cengio”.

3. Descrizione dell'intervento ed illustrazione delle scelte

Uno degli obiettivi principali dell'intervento in questione è la messa in sicurezza di diversi tratti di strade che attualmente sono caratterizzate da geometrie di percorso ammalorate a causa delle cattive condizioni del manto di usura che ne compromette il grado di sicurezza, risultando non più idoneo all'utilizzo per il quale lo stesso è destinato.

E' importante evidenziare che tali arterie sono molto trafficate anche dalle utenze deboli (motociclisti, ciclisti, ecc), che subiscono un maggior influsso negativo dalle condizioni del manto.

E' intenzione dell'Amministrazione aumentare in modo sensibile il grado di sicurezza dei tratti interessati dal progetto, in modo da offrire una concreta risposta agli utenti ed ai cittadini, limitando così il numero degli incidenti che gravano negativamente sulla salute delle persone creando inoltre un onere negativo a carico della comunità. Lo stato di fatto delle situazioni interessate dagli interventi, risulta non sempre ottimale dal punto di vista geometrico e funzionale, creando delle criticità potenzialmente pericolose per la circolazione (restringimenti, scarsa visibilità e di intersezione per lo smistamento del traffico in altre direzioni ecc).

Quindi emerge con maggiore intensità l'alto grado di importanza che riveste l'intervento progettato.

Dal lato tecnico si elencano essenzialmente le modalità di intervento da adottare:

- preventiva pulizia del piano viabile;
- scarificazione di alcuni tratti di pavimentazione;
- ricariche e risagomature del piano viabile ove necessario mediante una preventiva stesa di conglomerato bituminoso “bynder”;
- posa in opera di conglomerato bituminoso “tappeto”;
- formazione della segnaletica orizzontale con vernice rifrangente.

4. Disponibilità delle aree

Le aree necessarie per gli interventi risultano di proprietà della Provincia di Savona, per cui non comporteranno occupazioni e acquisizioni di aree di proprietà privata e quindi in tal senso non si dovrà procedere alle procedure espropriative per l'acquisizione di aree.

5. Verifiche procedurali

I lavori verranno eseguiti interamente su proprietà provinciale e per tanto non è necessario intraprendere alcuna procedura espropriativa e/o procedura di occupazione temporanea.

Essendo l'opera una semplice esecuzione di rifacimento di strutture ammalorate senza modifica di tracciati e/o caratteristiche ambientali visibili non è necessario ottenere alcun permesso a costruire o autorizzazione varia.

6. Accessibilità, utilizzo e piano di manutenzione delle opere

La tipologia degli interventi previsti richiederà l'istituzione di un senso unico alternato durante alcune fasi di lavorazione e della chiusura totale alla circolazione durante altre; non appena le lavorazioni lo consentiranno, dovrà essere ripristinato il traffico in entrambi i sensi di marcia.

In ogni caso, ogni qual volta saranno necessarie parziali occupazioni della carreggiata, o saranno previste lavorazioni che potrebbero pregiudicare la sicurezza degli utenti della strada, la regolarità e sicurezza del traffico sarà garantita con l'ausilio di movieri, a carico della ditta esecutrice.

Maggiori specificazioni sull'ordine da tenersi durante le attività del cantiere saranno demandate a successive fasi della progettazione.

Prima dell'inizio dei lavori, occorrerà adottare apposita ordinanza per la regolamentazione del traffico.

Le opere in progetto risultano essere pertinenti all'infrastruttura stradale, pertanto per la loro manutenzione futura si rimanda alla programmazione della manutenzione ordinaria e straordinaria effettuata dall'Amministrazione nell'ambito della programmazione della manutenzione in esercizio della rete viaria di competenza.

Le attività di manutenzione ed ispezione dovranno essere effettuate periodicamente dal personale operativo su strada o dalle Ditte in appalto.

7. Calcolo della spesa

Il costo dell'intervento da finanziare ascende a complessivi Euro 400.000,00 come segue:

Lavori	€.	313.854,86
Oneri per la sicurezza	€.	<u>8.363,11</u>
Sommano	€.	322.217,97

SOMME A DISPOSIZIONE DELL'AMMINISTRAZIONE

I.V.A. 22% sui lavori	€.	70.887,95
Altre somme a disposizione	€.	<u>6.894,08</u>
Sommano	€.	77.782,03
Totale complessivo	€.	400.000,00

8. Calcolo uomini/giorno

Si è provveduto a calcolare gli uomini/giorno con il calcolo semplificato, ai sensi del D.M. 11 dicembre 1978 (G.U. del 23/12/78 n. 357):

Tabella 5

e) Sovrastrutture

Elementi di costo più rappresentativi

A) Mano d'opera		7%
B) Materiali:		
1) Pietrisco	mc.	7%
2) Graniglia	»	5%
3) Sabbia	»	6%
4) Bitume	kg.	20%
5) Misto granulometrico	mc.	9%
	sommano	47%
C) Trasporti:		
6) Autocarro	q.le/kg.	19%
D) Noli:		
7) Rullo vibrante	ora	03%
8) Vibrofinitrice	»	04%
9) Impianti produzione componenti bituminosi.	»	16%
10) Motolivellatore.	»	4%
	sommano	27%
Totale		100%
Squadra tipo:		
Operai specializzati	n.	1
Manovali specializzati	»	9

La presente tabella è ammissibile anche allorquando i lavori di sovrastrutture rappresentino la categoria largamente prevalente nel complesso dell'opera da realizzare.

Da cui

Tipo operaio	Costo orario	Spese	Utili
Operaio specializzato	€ 23,30	% 15,00	%10,00
Operaio qualificato	€ 22,50		
Operaio comune	€ 21,00		

Tipo opere	Importo	Uomini/giorno
Opere stradali – sovrastrutture	€ 322.217,97	85

9. Indicazioni sulla redazione del P.S.C.

A seguito:

1. del calcolo degli uomini/giorno di cui sopra, che risulta inferiore a 200 U/G;
2. della previsione di una sola impresa.

Nel progetto non si è provveduto alla redazione del PSC.

Qualora in fase di affidamento e/o esecuzione le condizioni di cui sopra variassero, sarà cura della Stazione Appaltante, provvedere alla nomina del Coordinatore della sicurezza in fase di progettazione ed esecuzione e alla redazione del Piano di sicurezza e coordinamento.