



PROVINCIA DI COSENZA

SETTORE VIABILITÀ

Corso Telesio, 17 - 87100 COSENZA

	<p>Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici Direzione Generale per le strade e autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali D. M. n° 49 del 16 febbraio 2018 <i>(Finanziamento degli interventi relativi a programmi straordinari di manutenzione della rete viaria di province e città metropolitane)</i></p>
LAVORI	<p>INTERVENTI DI BITUMATURA, SEGNALETICA E INSTALLAZIONE BARRIERE DI SICUREZZA LUNGO LE SS PP DEI GRUPPI 1, 2, 3, 4 E 40 - SERVIZIO TECNICO N. 3</p>
COMMITTENTE	PROVINCIA DI COSENZA
TAV. 01	<input type="checkbox"/> RELAZIONE TECNICA ILLUSTRATIVA
DATA: 24/02/2020	<p>COD. ALICE: E20VB300 CUP: F39J18000310001 CIG: _____</p>
	<p>I PROGETTISTI <i>(Ing. Michele Arcuri)</i> _____ <i>Il geom. Collaboratore</i> <i>(Geom. Armando Droghini)</i> _____ IL RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO <i>(Ing. Albina Marasco)</i> _____</p>

Premessa

Per soddisfare i fabbisogni standard della manutenzione ordinaria e straordinaria delle strade provinciali, sono richieste risorse economiche adeguate, che al contrario, risultano sempre più insufficienti, date le ristrettezze economiche in cui versa l'Ente in conseguenza dei tagli e dei mancati trasferimenti da parte dello Stato.

Tale stato di cose genera un progressivo danneggiamento dell'intero sistema viario della Provincia di Cosenza che, escludendo i tratti dove sono necessari interventi straordinari di manutenzione, necessita sempre di più di interventi urgenti quali: sistemazione del piano viabile, rifacimento completo della sovrastruttura (riprofilatura, fondazione stradale, ecc.), risoluzione di piccoli dissesti del corpo stradale, chiusura di buche con bitume a freddo, taglio dell'erba e dei rami prospicienti verso il piano viabile, mantenimento in efficienza e integrazione della segnaletica orizzontale e verticale, pulizia delle cunette dei tombini e dei fossi di scolo, la cui efficienza risulta fondamentale per la stabilità del corpo stradale e delle opere d'arte, ecc.

La manutenzione delle infrastrutture viarie è possibile solo attraverso lo stanziamento di adeguate risorse finanziarie che consentano l'esecuzione degli interventi ormai indifferibili per evitare il totale ed irreversibile degrado delle infrastrutture stesse.

In tale direzione sembra andare il Governo centrale che con l'emanazione del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 49 del 16/02/2018 ha assegnato la somma complessiva di 1.620 milioni di euro, ripartita in euro 120 milioni per l'anno 2018 e in euro 300 milioni per ciascuno degli anni dal 2019 al 2023, destinata al finanziamento degli interventi relativi a programmi straordinari di manutenzione della rete viaria di Province e di Città metropolitane delle Regioni a Statuto ordinario e delle Regioni Sardegna e Sicilia.

Per la Provincia di Cosenza lo stanziamento previsto per l'annualità 2020 è di € 4.890.318,60.

Sulla base dell'organizzazione interna del Settore l'importo assegnato al Servizio Tecnico Viabilità n. 3 è di € 1.222.579,65.

Il Responsabile del Servizio, che nell'ambito di tale progetto riveste il ruolo di Responsabile Unico del Procedimento, ha inteso ripartire tale disponibilità finanziaria in due parti disponendo la redazione di due diversi progetti riguardanti rispettivamente l'area jonica e l'area tirrenica ciascuno di importo pari ad € 611.289,82.

Tale importo, che in base al quadro economico di progetto corrisponde ad un importo lavori di € 483.064,52, suddiviso per i 313,475 km circa di strade interessate corrisponde ad una spesa media di circa € 1.540,00 a km, ben lontani dagli standards minimi necessari per garantire una corretta ed efficiente manutenzione stradale.

Sicuramente verranno migliorate localmente le condizioni di sicurezza dell'infrastruttura interessata, tuttavia, non sarà possibile risolvere le numerose problematiche esistenti lungo la rete infrastrutturale della Provincia di Cosenza.

È inevitabile che tale stato di cose non pone gli addetti ai lavori nelle condizioni di garantire la completa sistemazione e messa in sicurezza delle strade, per cui ci si esonera da ogni responsabilità derivante da tale situazione, indipendente dalla volontà dei Tecnici del Settore Viabilità.

Compatibilmente alla disponibilità finanziaria assegnata, pertanto, si darà priorità agli interventi che risultano più urgenti ed improrogabili in base allo stato attuale delle condizioni in cui versano le strade.

Sulla base di quanto concordato con il Responsabile del Servizio nonché Responsabile Unico del Procedimento, il progetto prevede sulle SS PP dei Gruppi 1, 2, 3, 4 e 40, interventi di bitumatura del piano viabile nei tratti più dissestati e bisognevoli di interventi (mediante fornitura e posa in opera di conglomerato bituminoso tipo binder e tipo tappeto, in alcuni tratti previa fresatura dello strato di usura esistente per problemi di quota), installazione di barriere di sicurezza in tratti saltuari (in alcuni tratti si rende necessario la rimozione di barriere esistenti vetuste e/o incidentate e successiva installazione di barriere H2 bordo rilevato), rifacimento di segnaletica orizzontale ed integrazione di segnaletica verticale in tratti bisognevoli.

I tempi ristretti assegnati per la redazione del progetto non hanno consentito l'esatta indicazione della progressiva chilometrica di tutti gli interventi previsti e soprattutto non hanno consentito la progettazione di interventi puntuali.

Le Strade Provinciali interessate dai lavori

Le strade interessate dagli interventi di cui al presente progetto sono quelle dei Gruppi 1, 2, 3, 4 e 40 e precisamente:

GRUPPO	S.P.	NOMINATIVO STRADA	km
1	1	S.P. SCALEA - TORTORA	16.392
	2	S.P. DI TORTORA	4.392
	3	S.P. EX SS504 (SCALEA - MORMANNO) (504-PAPASIDERO)	22.100
	4	S.P. SANTA DOMENICA TALAO	2.392
	9	S.P. SCALEA BIVIO MORMANNO-BIVIO ORSOMARSO PONTE LAO	8.025
	13	S.P. DI AIETA	12.443
			65.744

GRUPPO	S.P.	NOMINATIVO STRADA	km
2	5	S.P. VERBICARO	9.911
	6	S.P. GRISOLIA	6.392
	7	S.P. S. MARIA DEL CEDRO E DIR. SCALO DI GRISOLIA	4.500
	8	S.P. TORREROCCA LA BRUCA	1.896
	9	S.P. PONTE LAO - BIVIO CIRELLA	7.458

	10	S.P. BIVIO EX SS18 - MOLINA DI ORSOMARSO	8.615
	11	S.P. MAIERA'	4.539
	12	VRASI DI MAIERA	1.902
	14	S.P. DIAMANTE - BUONVICINO	11.003
	15	S.P. SS 18 per Vrsi di Maierà	4.300
			60.516

GRUPPO	S.P.	NOMINATIVO STRADA	km
3	16	S.P. SANGINETO	5.481
	17	S.P. SCALO DI SANGINETO	0.767
	19	S.P. BONIFATI	6.523
	20	S.P. BONIFATI - SANGINETO	3.317
	20dir		2.178
	24	S.P. CITTADELLA - TORRE DI RIENZO	5.135
	26	S.P. CETRARO - S. ANGELO	11.326
	27	S.P. CETRARO - INTAVOLATA	3.619
	28	S.P. MARINA DI ACQUAPPESA	2.402
	29	S.P. GUARDIA PIEMONTESE	7.720
	30	S.P. BIVIO GUARDIA - BIVIO FUSCALDO	6.661
	32	S.P. FUSCALDO - PESCO	2.096
	33	S.P. S. PIETRO DI FUSCALDO	0.530
	34	S.P. SS18VS (dal km 303+550al km 307+000)	2.200
	36	S.P. EX SS18 PAOLA - FUSCALDO	1.350
	40	S.P. SS18 DAL KM 0+000 AL KM 3+264	0.214
			61.518

GRUPPO	S.P.	NOMINATIVO STRADA	km
4	35	S.P. SS 107 (VILLA MICELI - CROCETTA)	7.970
	38	S.P. S. LUCIDO - FALCONARA - CROCETTA	20.357
	45	S.P. FIUME FREDDO - SERRA MEZZANA	18.438
	45	S.P. COSENZA - CERISANO - SERRA MEZZANA	16.612
			63.377

GRUPPO	S.P.	NOMINATIVO STRADA	km
40	125	S.P. SAN SOSTI - PETTORUTO	4.205

126	S.P. FRAVITTA DI SAN SOSTI	1.109
128	S.P. POLICASTRELLO	0.506
263	S.P. SS 105 belvedere marittimo - (innesto s.p. 263 dir - bivio saline di lungro)- innesto 534	56.500
		62.320

Lavorazioni previste sulle SS.PP. DEI GRUPPI INTERESSATI

Lungo le strade dei gruppi su indicati sono previsti i seguenti interventi:

- Fresatura di strati di pavimentazione in conglomerato bituminoso, mediante scarifica con idonea macchina fresatrice e pulizia del cavo fresato con idonee spazzolatrici-aspiratrici com meglio definito nel CSA. Il cavo dovrà risultare regolare e privo di qualsiasi "residui" mobili di ogni natura con particolare attenzione alle pareti laterali. Compreso ogni onere per: carico su qualsiasi mezzo del materiale fresato che resta di proprietà dell'Impresa; trasporto e scarico del materiale riutilizzabile a deposito autorizzato allo stoccaggio o ad impianto; trasporto e conferimento a discarica del materiale non utilizzabile. Sono compresi e compensati gli oneri per la gestione del materiale fresato e l'onere della scarifica manuale per la presenza di eventuali chiusini.
- Fornitura e posa in opera di conglomerato bituminoso per strati di collegamento, binder, provvisto di marcatura CE, costituito da una miscela di aggregati lapidei, bitume e promotori di adesione. Gli aggregati impiegati dovranno essere qualificati secondo la norma UNI EN 13043 (marcatura CE). L'aggregato grosso, derivante da frantumazione in una percentuale >30%, dovrà avere una Los Angeles <25% (UNI EN 1097-2). L'aggregato fine, costituito da sabbie, prevalentemente calcaree, ricavate da frantumazione di ghiaie alluvionali o rocce, dovrà avere un equivalente in sabbia >50 (UNI EN 933-8). Il filler, proveniente da polvere di roccia, preferibilmente calcarea, da cemento, calce idrata, calce idraulica, dovrà avere una granulometria come previsto dalla norma UNI EN 933-10. La miscela degli aggregati dovrà presentare una composizione granulometrica compresa all'interno dei due fusi di riferimento riportati: Crivello 30 = passante 100%; Crivello 25 = passante 88-100%, Crivello 15 = passante 55-100%; Crivello 10 = passante 45-75%; Crivello 5 = passante 30-55%; Setaccio 2 = passante 20-40%; Setaccio 0,42 = passante 7-23%; Setaccio 0,18 = passante 5-15%; Setaccio 0,075 = passante 4-8%. Il bitume, del tipo 50/70, dovrà essere modificato chimicamente con un promotore di adesione, a base di esteri di acidi polifosforici, dosato allo 0,5% sul peso del bitume. Il tenore di bitume, riferito al peso degli aggregati, dovrà essere compreso tra 4%÷5%. Il conglomerato bituminoso finale dovrà avere una stabilità Marshall uguale o superiore a 9 kN; una rigidità Marshall compresa tra 2÷4,5 kN/mm (UNI EN 12697-34); una percentuale di vuoti residui compresa tra 4%÷7% (UNI EN 12697-8); una resistenza a trazione indiretta maggiore o uguale a 0,6 N/mm² (UNI EN 12697-23). Il conglomerato dovrà essere confezionato in impianti di tipo discontinuo, trasportato con autocarri adeguati, steso con idonee vibrofinitrici e compattato con rulli di peso sufficiente fino ad ottenere un piano omogeneo e regolare. È compresa la perfetta pulizia del piano di posa, nonché la mano di attacco con emulsione bituminosa

al 55% di bitume, in ragione di 500-700 grammi per metro quadrato, compresa altresì ogni lavorazione ed onere per dare il lavoro compiuto a perfetta regola d'arte. Misurato compattato in opera;

- Fornitura e posa in opera di conglomerato bituminoso per strati di usura provvisto di marcatura CE, costituito da una miscela di aggregati lapidei, bitume e promotori di adesione. Gli aggregati lapidei impiegati dovranno essere qualificati secondo la norma UNI EN 13043. L'aggregato grosso, interamente derivante da frantumazione, dovrà avere una Los Angeles <20% (UNI EN 1097-2) ed un coefficiente di levigabilità >45% (UNI EN 1097-8). L'aggregato fine, costituito da sabbie, prevalentemente calcaree, ricavate da frantumazione di ghiaie alluvionali o rocce, dovrà avere un equivalente in sabbia >70 (UNI EN 933-8). Il filler, proveniente da polvere di roccia, preferibilmente calcarea, da cemento, calce idrata o da calce idraulica, dovrà avere granulometria rispondente dalla norma UNI EN 933-10. La miscela degli aggregati dovrà presentare una composizione granulometrica compresa all'interno dei due fusi di riferimento riportati: Crivello 25 = passante 100%, Crivello 15 = passante 85-100%; Crivello 10 = passante 65-90%; Crivello 5 = passante 45-75%; Setaccio 2 = passante 30-55%; Setaccio 0,4 = passante 12-30%; Setaccio 0,18 = passante 7-20%; Setaccio 0,075 = passante 5-10%. Il bitume, del tipo 50/70, dovrà essere modificato chimicamente con un promotore di adesione, a base di esteri di acidi polifosforici, dosato allo 0,5% sul peso del bitume. Il tenore di bitume, riferito al peso degli aggregati, dovrà essere compreso tra 4,5%÷5,5%. Il conglomerato bituminoso finale dovrà avere una stabilità Marshall uguale o superiore a 11 kN; una rigidità Marshall compresa tra 2,5÷5,5 kN/mm (UNI EN 12697-34); una percentuale di vuoti residui compresa tra 3%÷5% (UNI EN 12697-8); una resistenza a trazione indiretta maggiore o uguale a 0,6 N/mm² (UNI EN 12697-23);
- Ripasso di segnaletica orizzontale, a norma UNI EN 1436/98, costituita da strisce longitudinali o trasversali, eseguite mediante applicazione di vernice rifrangente premiscelata di colore bianca o gialla permanente, in quantità di 1,3 kg/mq, con aggiunta di microsfere di vetro per ottenere la retroriflessione della segnaletica nel momento in cui viene illuminata dai veicoli, in quantità pari a 0,25 kg/mq, in opera compreso ogni onere per la fornitura del materiale. Per strisce di larghezza 12 cm;
- Rimozione di barriera metallica esistente completa di fascia, paletto, dispositivi rifrangenti, corrimano e bulloni, compreso l'onere del trasporto a rifiuto del materiale inutile e del trasporto a deposito di quello riutilizzabile Rimozione di barriera metallica esistente completa;
- Barriera di sicurezza in acciaio zincato a caldo, retta o curva, cat. N2, conforme al DM 18 febbraio 1992 n. 223 e successive modifiche (DM 03/06/98 e DM 11/06/99) idonea al montaggio su bordo laterale, sottoposta alle prove di impatto come definite dalle Autorità competenti, valutata al metro lineare di barriera compresi i sistemi di attacco necessari per il collegamento dei vari elementi;
- Barriera di sicurezza in acciaio zincato a caldo, retta o curva, cat. H 2, conforme al DM 18 febbraio 1992 n. 223 e successive modifiche (DM 03/06/98 e DM 11/06/99) idonea al montaggio su bordo laterale o centrale, sottoposta alle prove di impatto come definite dalle Autorità competenti, valutata al metro lineare di barriera compresi i sistemi di attacco necessari per il collegamento dei vari elementi Barriera di sicurezza in acciaio zincato a caldo categoria H2;

- Fornitura e posa in opera con staffe bullonate su appositi supporti di segnali di "pericolo" e "dare la precedenza" di forma triangolare rifrangenza classe I In lamiera di ferro da 10/10 lato cm 90;
- Fornitura e posa in opera con staffe bullonate su appositi supporti di segnali di "divieto" e "obbligo" di forma circolare su fondo bianco o azzurro come da figure stabilite dal Codice della Strada e del Regolamento di Attuazione rifrangenza classe II. In lamiera di ferro da 10/10 di diametro cm 60;
- Fornitura e posa in opera di sostegni tubolari di diametro 48,60 mm, altezza 2,3 m, di qualsiasi altezza e dimensione, compreso idonea fondazione in calcestruzzo cementizio di idonee dimensioni forniti e posti in opera, compreso il montaggio del segnale ed ogni onere e magistero. Fornitura e posa in opera di sostegni tubolari altezza da 2 a 3 metri.

Prezziario di riferimento

Per il computo delle lavorazioni previste all'interno del presente progetto si è fatto riferimento al **Prezziario della Regione Calabria 2017** ed al prezziario ANAS attualmente in vigore.

Per le voci diverse da quelle presenti nel prezziario è stata redatta apposita analisi prezzo allegata al progetto.

Categoria dei lavori

Ai fini dell'appalto il lavoro si compone delle seguenti categorie di lavorazioni:

Codice	Categoria d'iscrizione	Importo EURO	Aliquo- ta %	Incid. Manod.
	Lavori			
OG3 (PREVALENTE)	STRADE, AUTOSTRADE, PONTI, VIADOTTI, FERROVIE, LINEE TRANVIARIE, METROPOLITANE, FUNICOLARI, E PISTE AEROPORTUALI, E RELATIVE OPERE COMPLEMENTARI	331.115,18	68,545%	4,04%
OS12A (SCORPORABILE)	BARRIERE STRADALI DI SICUREZZA	91.921,62	19,029%	17,59%
OS10 (SCORPORABILE)	SEGNALETICA STRADALE NON LUMINOSA	60.027,72	12,426%	15,71%
	Totale	483.064,52		
	Totale Incidenza Manodopera	38.986,42		8,07 %