
REGIONE AUTONOMA FRIULI-VENEZIA GIULIA
PROVINCIA DI PORDENONE - COMUNE DI CASARSA DELLA DELIZIA

OPERA: **LAVORI DI SISTEMAZIONE E ASFALTATURA STRADE**
COMUNALI - OPERE AGGIUNTIVE

PROGETTO DEFINITIVO-ESECUTIVO

COMMITTENTE: **AMMINISTRAZIONE COMUNALE**
Comune di Casarsa della Delizia (PN) - Via Risorgimento, 2

OGGETTO:

RELAZIONE TECNICO-ILLUSTRATIVA
QUADRO ECONOMICO

ELABORATO N.

1.1

DATA: DICEMBRE 2016

PROGETTO E DIREZIONE LAVORI:

BLARASIN ing. DANIELE

Viale Dante, 21 - 33170 PORDENONE
tel. 0434/521626 - fax 0434/521422

SOMMARIO

1.	PREMESSA	2
2.	DESCRIZIONE DELLO STATO DEI LUOGHI E DEGLI INTERVENTI IN PROGETTO.....	2
	Via Runcis.....	2
	Parcheggio di via Segluzza	3
3.	FATTIBILITÀ DELL'OPERA.....	6
4.	QUADRO ECONCOMICO.....	7

1. PREMESSA

L'intervento in progetto riguarda la manutenzione di alcune strade e aree comunali di Casarsa della Delizia e della frazione di San Giovanni, comprese all'interno di aree a prevalente destinazione residenziale: si tratta in particolare di via Runcis nella frazione di San Giovanni e del parcheggio di via Segluzza presso il capoluogo.

A livello generale, il nucleo dell'intervento consiste in **una manutenzione straordinaria della pavimentazione della carreggiata delle due aree.**

2. DESCRIZIONE DELLO STATO DEI LUOGHI E DEGLI INTERVENTI IN PROGETTO

Via Runcis

La strada si stacca dalla s.p.1 all'altezza del centro della frazione di San Giovanni e dopo aver incrociato la linea ferroviaria Casarsa-Portogruaro con un passaggio a livello, prosegue per diversi chilometri in direzione Sud-Ovest a servire una vasta area agricola. Nel suo tratto più orientale, compreso all'interno del centro abitato per uno sviluppo di circa 400m (tratto urbano), presenta una carreggiata di larghezza tipica pari a circa 7,00m, pavimentata in conglomerato bituminoso e affiancata da marciapiedi su ambo i lati.

La pavimentazione della corsia Sud-Est di tale tratto versa in condizioni critiche per la presenza, al centro della corsia, di una fascia di larghezza pari a circa 1,50m afflitta da fessurazioni del tipo "a blocchi" ad uno stadio evolutivo tale da evidenziare distacchi superficiali, disgregazioni della matrice degli strati di base e affioramenti della sottostante massicciata. Il fenomeno, che appare in progressione, è verosimilmente legato a leggeri cedimenti verificatisi nel tempo in corrispondenza ad uno scavo eseguito in passato per la posa di una condotta di fognatura, che la pavimentazione ormai vetusta non è in grado di assorbire senza fratture.

Il manto della corsia Nord-Ovest, invece, presenta alcune sconessioni locali in corrispondenza alle rappezzature eseguite in passato a chiusura di tracce, e distacchi superficiali localizzati prevalentemente sui margini delle rappezzature; la

superficie è comunque usurata con segni di consunzione della matrice bituminosa superficiale.

Il presente progetto prevede il risanamento profondo della corsia Sud-Est e un intervento più superficiale sulla pavimentazione della corsia opposta. In particolare sulla prima corsia si prevede la demolizione completa della pavimentazione esistente, estesa a tutto lo spessore fino a raggiungere la sottostante massicciata, seguita da una ricalibratura e rullatura del cassonetto, con eventuale apporto di materiale arido misto in idonea curva granulometrica (stabilizzato) per l'eliminazione degli avvallamenti e il ripristino delle quote e delle pendenze. Infine, dopo la messa in quota di chiusini e caditoie, si provvederà alla stesura di un nuovo strato da 7cm di conglomerato bituminoso semiaperto (binder), e di un soprastante manto di usura in conglomerato bituminoso chiuso (tappeto) da 3cm.

Sulla corsia Nord-Ovest invece, stante l'assenza di fessurazioni a blocchi e le migliori condizioni generali del manto, l'intervento verrà limitato ad una fresatura generale dello strato superficiale (circa 3cm) della pavimentazione, seguita dalla messa in quota di tutti i chiusini e caditoie, dalla realizzazione delle necessarie ricariche di conglomerato bituminoso per la chiusura di buche e avvallamenti e la correzione delle pendenze longitudinali e trasversali, ed infine dalla stesura di nuovo tappeto in conglomerato bituminoso chiuso (usura) sp. 3cm.

L'opera comprenderà anche il rifacimento della segnaletica orizzontale su tutto lo sviluppo interessato dai lavori.

Parcheggio di via Segluzza

Trattasi di un'area di circa 2000mq ubicata a Sud del tratto più orientale di via Segluzza, a ridosso della piazza principale del capoluogo comunale. Il parcheggio presenta una forma planimetrica a "T", con direttrice principale di ingresso da via Segluzza con carreggiata larga circa 6,50m e articolata su 2 corsie, ciascuna affiancata da una fascia di stalli disposti a pettine; all'estremità Sud di tale direttrice si apre un'area rettangolare 33x37m (nel seguito "area Sud"), all'interno della quale trovano posto 4 file di stalli affiancati a pettine. Complessivamente l'area ospita 76 stalli per autovetture, di cui 1 per disabili. In corrispondenza al proprio angolo Sud-Ovest il parcheggio è collegato con via Scrosoppi, strada di circa 80m che serve unicamente alcune case a schiera; sul lato Est è invece servito da un percorso

pedonale che lo mette in comunicazione direttamente con la piazza principale del paese. L'intera superficie del parcheggio è pavimentata in conglomerato bituminoso ed è dotata di rete di raccolta delle acque meteoriche allacciata alla fognatura bianca comunale.

La pavimentazione dell'area si presenta in condizioni critiche per la presenza, soprattutto nelle corsie e negli spazi di manovra, di vaste aree caratterizzate da fessurazioni del manto a maglia irregolare (fessurazioni “a blocchi”) e da profonde fessurazioni lineari che hanno ormai assunto la forma di veri e propri solchi, soprattutto in corrispondenza alla congiungente tra le varie caditoie. L'alterazione è già avanzata al punto da comportare distacchi superficiali e l'affioramento e progressiva disgregazione della matrice degli strati di base della pavimentazione. Il fenomeno è in progressione e porterà all'inutilizzabilità delle aree interessate. Infine, a livello generale, su tutta l'estensione dell'area il manto in conglomerato è afflitto da una generalizzata alterazione superficiale dovuta all'abrasione o consunzione della matrice bituminosa più superficiale, con notevole aumento della scabrosità.

Dato che i dissesti ed in particolare le fessurazioni hanno ormai interessato tutto lo spessore della pavimentazione, un intervento di manutenzione non può essere limitato al semplice rifacimento dello strato superiore (per sostituzione a seguito di fresatura oppure in ricarica sull'esistente), in quanto le fessurazioni riaffiorerebbero sulla nuova superficie dopo pochi anni. La situazione impone invece un risanamento più profondo, analogo a quello previsto per la corsia Sud-Est di via Runcis, consistente nella demolizione completa del manto in conglomerato bituminoso estesa a tutto il suo spessore fino a raggiungere il sottostante cassonetto e seguita da una ricalibratura e rullatura del sottofondo con eventuale apporto di materiale arido misto in idonea curva granulometrica (stabilizzato) per l'eliminazione degli avvallamenti e il ripristino delle quote e delle pendenze. Quindi, dopo la messa in quota di chiusini e caditoie, nel caso in esame si provvederà al rifacimento della pavimentazione con stesura di un singolo strato da 8cm di conglomerato bituminoso chiuso, confezionato con inerte di pezzatura massima 16mm (“binder chiuso”). La tipologia di pavimentazione proposta, pur essendo leggermente meno pregevole da un punto di vista estetico rispetto al tipo ordinario con strato superficiale a granatura più minuta (“tappeto” di usura), rappresenta una soluzione comunque adeguata da un punto di

vista funzionale e consente un non trascurabile contenimento dei costi, garantendo quindi la fattibilità dell'intervento in relazione ai fondi a disposizione.

Il progetto comprende anche il rifacimento della segnaletica orizzontale delle corsie di marcia e manovra e quella di delimitazione dei posti auto: la viabilità interna del parcheggio verrà regolata mantenendo in doppio senso la direttrice principale di ingresso/uscita da via Segluzza (due corsie di larghezza pari a 3,25m) e imponendo in forma esplicita, mediante frecce direzionali, il senso unico in verso antiorario sull'anello interno all'area Sud; le dimensioni degli stalli verranno riviste per portarle a misure più consone alle attuali dimensioni delle autovetture e ne verrà razionalizzata la disposizione: la loro larghezza (attualmente pari a 2,15m) verrà aumentata a circa 2,50m, mentre la loro lunghezza verrà uniformata a 5m. Per massimizzare il numero degli stalli, la loro inclinazione rispetto alla corsia di marcia verrà portata a 90°, come possibile alla luce delle maggiori larghezze ora disponibili per gli spazi di manovra (circa 6m). Per gli stalli che si attestano sui lati Est e Ovest della direttrice di ingresso al parcheggio, la scelta illustrata permette in tutti i casi l'ingresso e l'uscita dal posto auto senza la necessità di compiere il giro completo dell'intero parcheggio, anche se comporta la possibilità che in fase di manovra i veicoli invadano parzialmente la corsia opposta: quest'ultima conseguenza è apparsa comunque tollerabile in considerazione del fatto che il traffico all'interno del parcheggio è caratterizzato da volumi ridotti e velocità basse, essendo limitato ai soli utenti dello stesso e, al più, a quelli dei pochi immobili residenziali di via Scrosoppi.

Infine, in adeguamento alla vigente normativa in materia di superamento delle barriere architettoniche, verranno ricavati due nuovi posti auto per disabili in prossimità al percorso pedonale che collega il lato Sud-Est del parcheggio con Piazza Italia, in una zona che attualmente non ne ospita.

La riorganizzazione descritta comporterà la riduzione del numero complessivo dei posti auto di 11 unità, per un nuovo totale di 65 posti.

L'intervento sarà completato dalla sistemazione dei marciapiedi in betonella esistenti nell'area dell'ingresso da via Segluzza, con formazione di rampe di raccordo con il piano viario per garantire l'accessibilità a persone disabili e con la regolarizzazione del percorso che conduce al cancello pedonale del condominio sul lato Ovest.

3. FATTIBILITÀ DELL'OPERA

L'intervento non presenta particolari elementi che possano precluderne la fattibilità. Ricordando infatti che esso è sostanzialmente di tipo manutentivo, giova precisare:

- non sono emerse, allo stato attuale, problematiche storiche, artistiche, archeologiche o ambientali;
- una parte di un'area oggetto di intervento ricade in zona a vincolo paesaggistico ai sensi dell'art. 142, c.1, lett. c) del D. Lgs. 42/04: si tratta in particolare dell'angolo Sud-Est del parcheggio di via Segluzza. L'intervento previsto su tale area è tuttavia di tipo strettamente manutentivo, consistendo solo in un mero rinnovamento di una pavimentazione stradale preesistente in conglomerato bituminoso, con mantenimento di quote, materiali e finiture: ai sensi dell'art. 149, c. 1, lett. a) del D. Lgs. 42/2004 non è quindi necessaria l'autorizzazione paesaggistica;
- le opere da realizzare non sono in contrasto con gli strumenti urbanistici attualmente in vigore;
- non vi sono fattori geologici, geotecnici, idrologici, idraulici o sismici che impediscano o sconsiglino la realizzazione delle opere in progetto;
- le opere ricadono esclusivamente su suolo pubblico e non sarà necessaria l'acquisizione della disponibilità di aree o immobili privati.

Pordenone, Dicembre 2016

Il progettista
Ing. Daniele Blarasin

COMUNE DI CASARSA DELLA DELIZIA (PN)
LAVORI DI SISTEMAZIONE E ASFALTATURA STRADE COMUNALI.
OPERE AGGIUNTIVE

PROGETTO DEFINITIVO-ESECUTIVO

- QUADRO ECONOMICO -

A. Lavori a corpo e a misura

(categoria prevalente ai sensi del D.P.R. 34/2000: OG3)

A.1	Lavori al netto degli oneri per la sicurezza	€ 87.106,61
A.2	Oneri per la sicurezza	€ 1.957,65
A.3		<u>€ 89.064,26</u>
Totale Lavori		€ 89.064,26

B. Somme a disposizione dell'Amministrazione

B.1	IVA 22% su A.	€ 19.594,14
B.2	Spese Tecniche compreso contributo integrativo	€ 6.656,00
B.3	IVA 22% su B.2	€ 1.464,32
B.4	Contributo di cui all'art. 1, c. 65 e 67, Legge 23/12/2005 n° 266 (art. 2 Delib. Anac n. 163 del 23/12/2015)	€ 30,00
B.5	Accantonamento art. 11 L.R. 14/02	€ 643,10
B.6	Imprevisti e accantonamenti di legge	€ 788,16
		<u>€ 29.175,72</u>
Totale Somme a disposizione		€ 29.175,72
TOTALE GENERALE		€ 118.239,98