

---

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

---

---

OPERA: **LAVORI DI SISTEMAZIONE E ASFALTATURA STRADE  
COMUNALI**

---

**PROGETTO ESECUTIVO**

---

COMMITTENTE: **AMMINISTRAZIONE COMUNALE**  
Comune di Casarsa della Delizia (PN) - Piazza IV Novembre, 23

---

OGGETTO:

ELABORATO N.

**1.1**

**RELAZIONE TECNICO-ILLUSTRATIVA**

---

DATA: MARZO 2015

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 Piave.....	2
Via Castellarin.....	4
Via Manaras.....	4
Via Turridetta.....	5
Via Aguzze.....	8
Via Monte Grappa.....	10
Via Sile.....	11
3. FATTIBILITÀ DELL'INTERVENTO.....	12

## **1. PREMESSA**

L'intervento in progetto riguarda la manutenzione di alcune strade comunali di Casarsa della Delizia e della frazione di San Giovanni, comprese all'interno di aree prevalente destinazione residenziale: si tratta in particolare di via Piave, via Castellarin, via Manaras e via Turridetta a Casarsa e di via Aguzze, via Monte Grappa e via Sile nella frazione di San Giovanni.

A livello generale, la parte principale dell'intervento consiste in **una manutenzione straordinaria della pavimentazione della carreggiata delle strade elencate**, corredata da una serie di altri interventi di entità minore su opere e manufatti accessori alle strade vere e proprie; nel solo caso di via Turridetta il progetto comprende anche l'allargamento della sede stradale su un tratto della via stessa.

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

### **Via Piave**

È una delle direttrici che dal tratto urbano della s.s. 13 si dipartono in direzione Sud verso il quartiere adiacente alla stazione ferroviaria; su di essa si attesta il Teatro Comunale con il relativo parcheggio. La strada presenta una carreggiata di larghezza compresa tra 7.35 e 7.75m, pavimentata in conglomerato bituminoso e affiancata da marciapiedi pavimentati in cubetti di porfido, di cui quello sul lato Ovest esteso su tutta la lunghezza, mentre quello sul lato Est sviluppato solo a tratti. L'arteria è dotata di rete fognaria per lo smaltimento delle acque meteoriche con caditoie a bordo strada ad interasse di circa 35m e collettore fognario centrale.

La pavimentazione della carreggiata si presenta alquanto sconnessa per effetto delle numerosissime rappezzature susseguitesisi nel tempo a chiusura di tracce realizzate per la posa e l'implementazione delle reti tecnologiche interrato, oltre che per effetto di numerosi distacchi superficiali e di buche di limitata estensione, localizzate prevalentemente sui margini delle rappezzature. Diversi chiusini si presentano inoltre nettamente fuori quota rispetto al piano viario circostante. Nel

complesso l'alterazione della regolarità superficiale è notevole, con una sensibile riduzione delle condizioni di sicurezza per la viabilità ciclabile e veicolare. Sono inoltre individuabili numerose fessurazioni sia di tipo longitudinale, sia disposte a maglia irregolare (fessurazioni a blocchi), che anticipano la formazione di altre buche e nuovi distacchi. Infine risulta particolarmente pericolosa la mancanza di un tratto di marciapiede sul lato Est, tra il teatro comunale e l'incrocio con la s.s. 13, a causa della numerosità dell'utenza che potrebbe utilizzare il percorso in occasione degli spettacoli teatrali.

L'intervento in progetto prevede la fresatura generale per circa 3cm dello strato superficiale della pavimentazione della carreggiata, la messa in quota di tutti i chiusini e caditoie, la realizzazione delle necessarie ricariche di conglomerato bituminoso per la chiusura di buche e avvallamenti e la correzione delle pendenze longitudinali e trasversali, la stesura generale di nuovo tappeto in conglomerato bituminoso chiuso (usura) sp. 3cm e il rifacimento completo della segnaletica orizzontale.

A corredo dell'intervento sulla pavimentazione della carreggiata, il progetto prevede poi la realizzazione dei tratti mancanti di marciapiede sul lato Est: in particolare per il tratto più a Nord, compreso tra il teatro comunale e l'incrocio con la s.s. 13, il nuovo percorso pedonale riproporrà esattamente la forma e i materiali delle parti esistenti, con cordonata di contenimento in masselli di pietra naturale di sezione 12x25(h)cm e piano calpestabile in cubetti di porfido pezzatura 8/10cm posati ad archi contrastanti; per il tratto più a Sud, invece, verrà posata la cordonata di contenimento in masselli di pietra come precedentemente descritta, ma la pavimentazione del marciapiede verrà realizzata in pietrischetto rullato, rimandando la realizzazione della pavimentazione in porfido ad eventuale altro intervento a cura dell'Amministrazione.

Le opere in progetto comprendono infine anche la realizzazione di alcune nuove caditoie stradali allacciate al collettore delle acque meteoriche, ad integrazione delle caditoie esistenti ove necessario per eliminare pozzanghere e ristagni.

### **Via Castellarin**

È la strada di direzione NordEst-SudOvest che collega il margine SudOvest del centro storico con il tratto urbano della s.s. 13: su di essa si affacciano il cortile e le entrate posteriori del complesso scolastico (elementari e medie) di Casarsa. La carreggiata presenta larghezza attorno ai 6m, è percorribile in senso unico da Nord a Sud ed è pavimentata in conglomerato bituminoso; è dotata di rete di raccolta delle acque meteoriche con caditoie poste ad interasse di 35m circa e collettore fognario centrale; inoltre è affiancata su entrambi i lati da marciapiedi pavimentati con vari materiali e che non presentano anomalie particolari.

Come su via Piave, anche qui la pavimentazione della carreggiata è piuttosto sconnessa per effetto delle numerose rappezature eseguite a più riprese in epoche passate a chiusura di tracce e a regolarizzazione di raccordi e accessi laterali. In particolare è fonte di elevata irregolarità superficiale la traccia che si sviluppa sul margine Ovest all'altezza della recinzione del complesso scolastico.

L'intervento in progetto prevede una fresatura generale dello strato superficiale della pavimentazione stradale e il successivo rifacimento del manto di usura con sostanziale mantenimento delle quote esistenti. In ogni caso l'intervento sarà corredato dalla messa in quota di tutti i chiusini e caditoie, dalla realizzazione di ricariche di conglomerato bituminoso per la chiusura di buche e avvallamenti e la correzione delle pendenze (longitudinali e trasversali) e il rifacimento della segnaletica orizzontale.

Le opere previste in progetto comprendono infine la riconfigurazione con ampliamento dell'isola spartitraffico esistente in corrispondenza all'incrocio con via Segluzza: lo scopo dell'intervento è quello di adeguare l'isola in modo definitivo alla più sicura geometria di canalizzazione per la diversione da via Castellarin su via Segluzza (in direzione Est), già attuata in forma provvisoria dalla Polizia Municipale mediante dissuasori prefabbricati in calcestruzzo tipo "panettoni".

### **Via Manaras**

La direttrice collega il margine Ovest del centro urbano a nord della s.s. 13 con la frazione di Orcenico Superiore del comune di Zoppola, costeggiando il

confine dell'area militare delle caserme. La strada, che si sviluppa per la maggior parte al di fuori dell'ambito urbano, è caratterizzata da una carreggiata di circa 5m di larghezza con manto in conglomerato bituminoso, affiancata da piccole banchine inerbite che la separano da fossi continui solo tratti. Non sono presenti marciapiedi e nemmeno di caditoie per la raccolta delle acque meteoriche.

Il manto stradale si presenta sostanzialmente compatto e privo di sconessioni (se si escludono pochi punti localizzati di distacco superficiale), ma afflitto da una generalizzata alterazione superficiale dovuta all'abrasione o consunzione della matrice bituminosa superiore, con affioramento in rilievo dell'inerte minuto: quest'ultimo, tuttavia, non tende a distaccarsi per dar luogo a sgranamenti, ma resta saldamente ancorato alla matrice sottostante. La conseguenza più evidente dell'anomalia è il manto diventa estremamente scivoloso in condizioni di pioggia e nel periodo invernale, con notevole riduzione delle condizioni di sicurezza per la circolazione veicolare.

L'intervento in progetto prevede, per la parte di strada compresa nel territorio comunale, la realizzazione di una serie di fresature locali a profondità variabile per attacchi e correzione delle pendenze, la messa in quota dei chiusini, il rifacimento generale del tappeto di usura in ricarica sul manto esistente previa stesura di emulsione bituminosa e la realizzazione della segnaletica orizzontale.

### **Via Turridetta**

La strada collega la s.p. 1 della Val d'Arzino, all'altezza dell'ingresso nord nell'abitato di Casarsa, con la s.s. 13 immediatamente ad Est dell'area urbana, e permette l'accesso alla piazzola ecologica comunale e ad una zona artigianale. Nel tratto a ridosso della s.p. 1 la carreggiata ha larghezza pari a 5.70m ed è affiancata da un marciapiede su un lato e da una banchina inerbata sull'altro; procedendo verso Est, immediatamente al di fuori del centro abitato e fino all'intersezione con il canale che solca i terreni agricoli in direzione Nord-Sud a partire dal vicino cimitero urbano, la strada è caratterizzata da una carreggiata di larghezza pari a 4.70m, affiancata su entrambi i lati da piccoli fossi per la raccolta delle acque meteoriche: nonostante la larghezza ridotta, il transito in questo tratto avviene comunque in doppio senso. Dall'intersezione con il canale citato fino all'incrocio con la s.s. 13, la carreggiata, sottoposta ad un intervento di ampliamento nel 2001, ha larghezza di 8m e

comprende, oltre alle 2 corsie per il traffico veicolare, una pista ciclabile a senso unico su corsia riservata di larghezza 1.50m, senza spartitraffico. Sostanzialmente la parte intermedia costituisce l'ultimo residuo di larghezza ridotta (e largamente insufficiente) rispetto all'intero sviluppo dell'arteria.

Le condizioni della pavimentazione del primo tratto descritto sono buone, fatta eccezione per una zona limitata, di lunghezza pari a circa 25m, a ridosso della parte a larghezza ridotta, in cui il manto evidenzia sconnessioni dovute a numerose rappezature, oltre a qualche distacco superficiale e qualche buca di limitata estensione. Anche l'ultimo tratto si presenta in buono stato e non richiede interventi manutentivi straordinari a breve. Per quanto riguarda il tratto intermedio invece, è del tutto evidente l'inadeguatezza della larghezza stradale e la conseguente riduzione delle condizioni di sicurezza per la viabilità ciclabile e veicolare. Infatti da una parte, mancando lo spazio per 2 corsie complete, il transito contemporaneo di due veicoli negli opposti sensi di marcia risulta alquanto disagiata e pericoloso, mentre dall'altra l'improvviso restringimento di carreggiata che comunque il guidatore percepisce all'ingresso della strettoia, costituisce, a livello generale, sicuramente una fonte di pericolo.

Alla luce delle caratteristiche geometriche descritte per i tratti di larghezza adeguata (primo e ultimo), agli effetti dell'art. 2 del Codice della Strada (D. Lgs. 30/04/92 n. 285 e s.m.i) la strada è classificabile nel tipo F – Strada locale, in quanto l'assenza di banchine impedisce la classificazione nel tipo C. Il primo tratto ricade in ambito urbano (all'interno del centro abitato come individuato ai sensi dell'art. 4 del C.d.S.).

L'intervento in progetto prevede l'allargamento del tratto intermedio, portando la carreggiata a 8m in modo da ricavare 2 corsie da 2,75m e una pista ciclabile su corsia riservata da 1,50m ricavata dalla carreggiata stradale. Le dimensioni scelte corrispondono a quelle assegnate al tratto già sottoposto ad allargamento nel recente passato. L'adeguamento completo alle specifiche dimensionali indicate nel D.M. 05/11/2001 per le strade di categoria F in ambito extraurbano (2 corsie da 3,50m + banchine da 1m) è stato evitato come consentito dall'art. 4 dello stesso decreto, in quanto da un lato l'intervento riguarda un tratto di estesa limitata di una strada esistente, e dall'altro l'adeguamento pedissequo, comportando una larghezza carrabile più elevata di 3,50m rispetto a quella dei tratti

adiacenti determinerebbe nuovamente una pericolosa ed inopportuna discontinuità, con effetti paragonabili alla situazione che si voleva risolvere. Per quanto riguarda la pista ciclabile, invece, ci si è attenuti strettamente alle specifiche riportate nel D.M. 30/11/99, n. 557: in particolare per uniformità con la pista ciclabile esistente e come consentito per le strade locali extraurbane dall'art. 6 c. 6 lett. c) dello stesso Decreto, è stata scelta la tipologia su corsia riservata ricavata dalla carreggiata stradale.

I lavori di allargamento previsti comprendono quindi lo scavo e lo spostamento verso campagna dei fossi laterali, previo esproprio delle aree necessarie, la realizzazione del cassonetto stradale nelle fasce in ampliamento, la realizzazione di uno strato di binder semiaperto sp. 7cm e la pavimentazione generale con uno strato di conglomerato bituminoso chiuso (usura). La traslazione dei fossi laterali comporta, sul lato Sud, la necessità di interrare i cavi aerei Enel che costeggiano la strada sorretti da pali che insistono all'interno del fosso esistente.

Le opere comprendono anche la stesura, sul margine Nord della nuova piattaforma stradale, di un cavidotto in predisposizione per la futura realizzazione dell'illuminazione pubblica, assieme alla posa dei soli plinti prefabbricati comprensivi di pozzetto per il futuro alloggiamento dei pali. La predisposizione prevede plinti posti ad interasse di 37m, adatti per pali di sostegno alti 9m, senza sbraccio. La scelta di posizionare l'illuminazione sul margine Nord della piattaforma è dettata dalla volontà di rispettare la vigente normativa tecnica (UNI EN 40) che per salvaguardare la sicurezza della circolazione veicolare, nel caso di installazioni su strade urbane prive di marciapiedi con cordonatura, impone una distanza minima di 1,4m tra il limite del palo e il margine della carreggiata: con pali sul margine Nord tale distanza è garantita dalla presenza della pista ciclabile; sul lato Sud, al contrario, il rispetto di tale distanza imporrebbe l'installazione dei pali stessi all'interno o oltre il previsto fosso di guardia. Inoltre il calcolo illuminotecnico indica che la soluzione con i pali sul lato Nord comporta, rispetto all'alternativa, una migliore uniformità di illuminazione e un più agevole rispetto dei relativi requisiti fotometrici.

Il progetto include infine anche il rifacimento completo del tappeto di usura nel tratto di strada 25m contiguo con l'estremità Ovest della parte in allargamento, con fresatura generale, ricariche per sistemazione avvallamenti e correzione pendenze e messa in quota di chiusini e caditoie.



### **Via Aguzze**

La via collega la s.s. 13 all'altezza del suo ingresso orientale nell'area urbana, con l'estremità Nord di via Monte Grappa in frazione di San Giovanni, passando sotto la linea ferroviaria Udine-Venezia all'interno di un piccolo sottopasso.

È costituita da una carreggiata di larghezza attorno ai 6m, pavimentata in conglomerato bituminoso e affiancata da banchine inerbite di larghezza variabile; è dotata di rete di raccolta delle acque meteoriche che però non copre tutto lo sviluppo dell'arteria, ma solo un tratto di 170m all'estremità Nord e uno di 160m a quella Sud. Il sottopasso, lungo circa 20m, ha un'altezza utile pari a 2,65m e, in una larghezza complessiva di 4m, ospita la carreggiata stradale da 3,30m gestita in senso unico alternato per mezzo di un impianto semaforico e un marciapiede in calcestruzzo da 60cm. Il suo piano viabile, pavimentato in conglomerato bituminoso, si trova a quota più bassa di circa 50cm rispetto ai terreni circostanti.

Sulla maggior parte dell'arteria la pavimentazione della carreggiata si presenta alquanto sconnessa per effetto delle numerose rappezzature susseguitesi nel tempo a chiusura di tracce, oltre che per effetto di numerosi distacchi superficiali e buche di limitata estensione, localizzate prevalentemente sui margini delle rappezzature. Diversi chiusini si presentano inoltre nettamente fuori quota rispetto al piano viario circostante. Nel complesso l'alterazione della regolarità superficiale è notevole, con una sensibile riduzione delle condizioni di sicurezza per la viabilità ciclabile e veicolare. Sono inoltre individuabili numerose fessurazioni sia di tipo longitudinale, sia disposte a maglia irregolare (fessurazioni a blocchi), che anticipano la formazione di altre buche e nuovi distacchi.

Anche la pavimentazione del piano viabile del sottopasso si presenta alquanto sconnessa a causa delle molteplici rappezzature realizzate per rimediare ai distacchi superficiali e alle piccole buche che continuamente si manifestano. L'anomalia più evidente all'interno del sottopasso è tuttavia legata alla quasi costante presenza di pozze d'acqua provocate da infiltrazioni di acqua di falda che si manifestano direttamente sulla superficie del piano viario oltre che sulla parte bassa dei muri laterali del sottopasso (spalle), in corrispondenza ai giunti verticali tra i muri del nucleo originario e quelli dei due ampliamenti eseguiti in epoche successive: l'acqua, oltre a produrre un degrado molto veloce della pavimentazione e delle relative rappezzature, nel periodo invernale comporta frequentemente la formazione di

ghiaccio sui tratti di strada in ingresso e in uscita dal sottopasso, con evidenti problemi di sicurezza a carico della viabilità.

Per quanto riguarda la parte a cielo aperto della direttrice stradale, il progetto prevede la stesura generale di un nuovo manto di conglomerato bituminoso chiuso (usura) in ricarica sul manto esistente, con correzione delle pendenze mediante fresature localizzate e riporti e previa messa in quota di tutti i chiusini e caditoie.

All'interno del sottopasso ferroviario è invece previsto il rifacimento completo della pavimentazione stradale, con contestuale adozione di una serie di provvedimenti volti ad eliminare le infiltrazioni d'acqua di falda: le opere riguardano comunque solamente il piano viabile e il marciapiede e non interessano in alcun modo le strutture del sottopasso quali fondazioni, muri di spalla, travate, etc. In particolare sono previsti: la demolizione completa della pavimentazione della strada e del marciapiede, l'impermeabilizzazione del piano viabile per le infiltrazioni provenienti da sotto di esso, la realizzazione di una nuova pavimentazione in c.a. con finitura al quarzo sull'area carrabile e il rifacimento del marciapiede in calcestruzzo.

L'impermeabilizzazione del piano di fondo del sottopasso nei confronti dell'acqua di falda proveniente dal basso verrà realizzata mediante il seguente pacchetto: posa, immediatamente al di sotto della nuova pavimentazione, di una serie di tubi drenanti fessurati in PVC rigido avvolti in geotessuto, livellati per il conferimento nella vicina Roggia Mussa; riempimento degli interspazi tra i tubi mediante la stesura di materiale arido misto stabilizzato per fondazioni stradali; formazione di un piano semirigido con funzione di supporto e contrasto per il successivo manto di impermeabilizzazione, mediante realizzazione di una soletta in c.a. sp. 5cm immediatamente al di sopra dei tubi drenanti; stesura di una membrana impermeabilizzante specifica per l'applicazione al di sotto di piastre in calcestruzzo gettate in opera, con la funzione di realizzare una prima barriera contro la risalita dell'acqua di falda da sotto il piano viabile; realizzazione della pavimentazione stradale vera e propria costituita da una soletta in c.a. sp. 25cm armata con doppia rete elettrosaldata e additivata con fibre polimeriche. La funzione dei tubi drenanti è quella di ridurre le sottopressioni provocate dall'acqua di falda sulla pavimentazione stradale e di diminuire quindi l'impegno richiesto agli elementi di impermeabilizzazione descritti di seguito, oltre a quello di ripristinare la funzione di "sfogo" dell'acqua stessa ora offerto dalle irregolarità della pavimentazione,

nell'ottica di eseguire un intervento che alteri il meno possibile l'attuale equilibrio statico e idraulico complessivo del sottopasso. La superficie superiore della soletta di pavimentazione sarà sottoposta a frattazzatura meccanica e trattata con specifico indurente a base di quarzo e corindone per conferirle la necessaria durezza e resistenza all'usura, con finitura finale a sottili righe trasversale (effetto "scopato") per renderla antisdrucchiolevole.

Infine, per risolvere il problema dell'acqua di infiltrazione dalla base dei muri di spalla del sottopasso, non essendo possibile mettere in atto provvedimenti diretti sul manufatto (di proprietà di RFI), si è optato per un intervento che preveda di raccogliere l'acqua immediatamente al di sotto dei punti di uscita, prima che essa vada ad interessare il piano viabile: a ridosso dei muri di spalla e su tutta la loro lunghezza verranno quindi predisposte canalette lineari di larghezza utile pari a 15-25cm dotate di griglia in ghisa. La scelta di adottare una pavimentazione in calcestruzzo anziché in conglomerato bituminoso è motivata dalla necessità di realizzare un diaframma impermeabile contro la risalita dell'acqua dal fondo e dalla scarsa profondità disponibile in relazione alla quota del corso d'acqua ricettore.

L'intervento sarà poi completato con il rifacimento generale della segnaletica orizzontale su tutte le superfici di nuova pavimentazione.

### **Via Monte Grappa**

La strada collega l'estremità Sud di via Aguzze con la frazione di San Giovanni all'altezza del complesso scolastico. Si sviluppa per una lunghezza complessiva di circa 1,4km ed è costituita da una carreggiata di larghezza variabile tra 5,50m e 6,50m, pavimentata in conglomerato bituminoso, cui si affiancano banchine inerbite interrotte a tratti da piccoli fossi. La via è dotata di sistema di raccolta delle acque meteoriche solamente sui 900m più occidentali (dall'incrocio con via Versutta fino all'incrocio con via Presis), con caditoie poste irregolarmente ai lati della strada e allacciate a due collettori interrati sotto le banchine, derivanti dalla tombinatura degli originari fossi laterali; i restanti 500m non sono dotati di alcun sistema di raccolta delle acque.

Nel recente passato la strada è stato oggetto di alcuni interventi di manutenzione/rifacimento della pavimentazione, che hanno riguardato però solo

tratti di estensione parziale e non contigui tra loro. I tratti intermedi, non interessati da manutenzione, attualmente versano in pessime condizioni, con pavimentazione molto sconnessa per effetto delle molteplici rappezzature, numerosi punti di distacco superficiale, intere fasce longitudinali afflitte da fessurazioni disposte a maglia irregolare (fessurazioni a blocchi), che segnalano l'incipiente disgregazione completa degli strati più superficiali del manto.

Il progetto prevede il rifacimento della pavimentazione del tratto compreso tra l'incrocio con via Zuccheri e la curva a gomito che segna il passaggio a via Aguzze, per una lunghezza di circa 1100m: l'intervento consisterà in fresature locali a profondità variabile per la formazione degli attacchi e la correzione delle pendenze, ricariche localizzate per l'eliminazione di buche e avvallamenti, il tutto seguito dal rifacimento generale del tappeto di usura in ricarica sul manto esistente. Come negli altri casi, a corredo delle opere descritte verranno realizzate alcune nuove caditoie stradali allacciate ai collettori esistenti ad integrazione delle caditoie attuali ove necessario per eliminare pozzanghere e ristagni; verranno inoltre messi in quota tutti gli altri chiusini e caditoie e verrà ripristinata tutta la segnaletica orizzontale.

### **Via Sile**

La strada collega il centro della frazione di San Giovanni con la più periferica località Sile, incrociando la linea ferroviaria Casarsa-Portogruaro con un passaggio a livello all'interno dell'abitato di San Giovanni. Si sviluppa su una lunghezza complessiva di circa 3km, con una carreggiata di larghezza tipica pari a circa 6,50m, affiancata per tratti da fossi di allontanamento delle acque meteoriche.

La pavimentazione della carreggiata, in conglomerato bituminoso, si presenta alquanto sconnessa per effetto di numerosi distacchi superficiali e buche di limitata estensione; sono inoltre individuabili numerose zone afflitte da fessurazioni a blocchi che preludono alla formazione di altre buche e nuovi distacchi. Per contenere tali fenomeni, la strada è stata recentemente sottoposta ad interventi localizzati di rappezzatura nel tratto compreso tra il passaggio a livello e la stalla sociale: tali interventi hanno interessato solo le zone maggiormente degradate, ma sono evidenti i segni della progressione del deterioramento nelle parti non sistemate.

L'intervento in progetto riguarda solo il tratto di lunghezza pari a circa 1,4km compreso tra il passaggio a livello e la stalla sociale e prevede la stesura generale di

un nuovo manto di conglomerato bituminoso chiuso (usura) in ricarica sulla pavimentazione esistente, previa correzione delle pendenze mediante fresature localizzate e ricariche e previa messa in quota di tutti i chiusini e caditoie. È poi compreso anche il rifacimento generale della segnaletica orizzontale su tutte le superfici di nuova pavimentazione.

### **3. FATTIBILITÀ DELL'INTERVENTO**

L'intervento non presenta particolari elementi che possano precluderne la fattibilità. Infatti, ricordando che esso è prevalentemente di tipo manutentivo, giova precisare:

- non sono emerse, allo stato attuale, problematiche storiche, artistiche, archeologiche o ambientali;
- le singole vie oggetto di intervento o parti di esse che ricadono in zona a vincolo paesaggistico ai sensi dell'art. 142, c.1, lett. c) del D. Lgs. 42/04 (via Manaras, via Aguzze, via Monte Grappa e via Sile) sono soggette a opere strettamente manutentive che consistono solo in un mero rinnovamento di pavimentazioni stradali preesistenti in conglomerato bituminoso, con mantenimento di quote, materiali e finiture: ai sensi dell'art. 149, c. 1, lett. a) del D. Lgs. 42/2004 per queste parti di intervento non è necessaria l'autorizzazione paesaggistica; l'unica via che è soggetta ad un intervento modificativo è via Turriddetta, che però non ricade in area sottoposta a tutela;
- l'allargamento di un tratto di via Turriddetta comporta la necessità di acquisire, mediante procedura espropriativa, alcune aree private adiacenti all'attuale sedime stradale, per la maggior parte destinate ad uso agricolo. Il vincolo preordinato all'esproprio sulle aree da acquisire, ai sensi dell'art. 9 del DPR 327/01, è stato imposto con la Variante n. 33 al P.R.G.C. approvata con Delibera del Consiglio Comunale n. 13 del 28/04/2014, che ha trasformato le aree predette da zona agricola e residenziale ad aree destinate a viabilità. Il presente progetto è pertanto

corredato da Piano Particellare di Esproprio, aggiornato alle previsioni progettuali qui contenute ed esplicitate;

- non vi sono fattori geologici, geotecnici, idrologici, idraulici o sismici che impediscano o consiglino la realizzazione delle opere in progetto.

Pordenone, marzo 2015

Il progettista  
Ing. Daniele Blarasin