

Comune di Palau
Provincia di Olbia-Tempio
Settore Lavori Pubblici e Manutenzioni
piazza popoli d'europa, 1 - 07020 palau

LIVELLO

Perizia di variante n. 1

TITOLO del PROGETTO

**Miglioramento viabilità rurale
Strada "Malfineddu"**

TAVOLA

DESCRIZIONE

AP

Relazione tecnico generale

REVISIONE:

IL PROGETTISTA

IL SINDACO

Ufficio Tecnico Lavori Pubblici

Francesco Giuseppe MANNA



data elaborato

ottobre 2024



COMUNE DI
PALAU

Relazione tecnico descrittiva

Premessa:

Nel territorio comunale, esternamente al centro urbano, si snodano diverse vie di comunicazione, per alcuni tratti non depolverizzate;

Alcune di esse sono state in passato già oggetto di interventi di sistemazione, attraverso la realizzazione di banchine, il rifacimento del piano stradale e della rete di raccolta delle acque meteoriche; la presente operazione riguarda la sistemazione della strada denominata “S.S. 125 – Maltinèdu d’Ingiò - Vigne” inserita alla Lettera “N” nella Deliberazione di Consiglio Comunale numero 6 del 25.02.1985

con il quale il Comune di Palau ha classificato il tratto in argomento (che verrà per abbreviazione chiamato “Strada Maltineddu”) tra le strade comunali.

Verrà interessata dai lavori un tratto della lunghezza complessiva di 620 metri, con interventi di pulizia, messa in sicurezza, sistemazione e rifacimento della massicciata stradale, realizzazione del manto stradale in inerte stabilizzato carrabile;

Relativamente alla sistemazione della sede viaria attraverso la regolarizzazione della piattaforma stradale: si opererà con lo scavo, la successiva posa del sottofondo in tout-venant e aggregato riciclato ed alla successiva stesura del manto in inerte stabilizzato carrabile, il tutto per la larghezza di cm 400 per tutta la lunghezza dell'intervento.

Stato di fatto e intervento in linea generale:

Il tratto stradale oggetto del presente progetto, si snoda per una lunghezza di 620 metri circa dalla Strada Statale 125, allo stato attuale presenta il fondo stradale particolarmente degradato, soprattutto nel tratto in forte pendenza.

E' prevista la realizzazione di due accessi da realizzarsi con cls (dello spessore di cm 10) al fine di preservare i punti di raccordo con la nuova pavimentazione in inerte stabilizzato.

Sinteticamente possiamo riassumere che la pulizia preparatoria e lo scotico avverrà su tutta la lunghezza dei 620 metri,

Lo scavo, verrà eseguito solo nei segmenti 1 e 2 e sarà della profondità di 15 cm per tutta la larghezza della sede stradale esistente, mentre sullo spazio laterale, verrà effettuato lo scotico per la profondità di cm 20 ed il successivo scavo per i restanti 10 cm, successivamente, nel cassettone così formato verrà steso la stuoia geotessile tessuto no tessuto ed il toutvenant e l'inerte riciclato che dovrà garantire un Md maggiore o uguale a 80 Mpa per la successiva posa dell'inerte stabilizzato carrabile (dello spessore finito e rullato di cm 10 con una quantità di legante pari a 180 Kg al metro cubo, per la larghezza complessiva di cm 400 su tutta la lunghezza del tratto di intervento di m 620.

Si sottolinea che la scelta dell'inerte stabilizzato per strada rurale è stata una prescrizione della Autorizzazione paesaggistica di cui alla nota R.A.S. numero 45559 del 27.09.2023 ex art. 146 del Codice dei beni culturali e del paesaggio (D.lgs. n 42/2004) che di seguito si riassume :

RICHIAMATA la propria relazione tecnico illustrativa da cui si rileva che gli interventi proposti, così come descritti e rappresentati nella documentazione tecnica e fotografica allegata, risultano ammessi dalla disciplina prevista dagli artt. 15, comma 7 e 28, comma 1, lett. a), delle N.T.A. del P.P.R. ed, essendo riferiti a strade di penetrazione agraria ubicate all'interno di ambito caratterizzato dalla pluralità di beni paesaggistici individuati, ed ascrivibili alla categorie individuate dall'art. 103, comma 4, lett. e), devono adeguarsi alle prescrizioni stabilite dal comma 5 dello stesso articolo delle N.T.A del P.P.R., che costituisce, contestualmente, requisito di compatibilità dell'intervento.

DETERMINA

ART. 1 Si autorizza, ai sensi e per gli effetti dell'art. 146 del Codice dei beni culturali e del paesaggio (D.Lgs. n. 42/2004), l'Ufficio Tecnico del Comune di PALAU, alla realizzazione dei "Lavori di miglioramento della viabilità rurale – Strada Maltineddu", così come descritto negli elaborati progettuali trasmessi in allegato alla nota prot. n. 10613 del 31/05/2023 e assunta agli atti di questo Servizio in data 06/06/2023 al prot. n. 27737, nel rispetto delle prescrizioni stabilite dal comma 5 dello stesso articolo delle N.T.A del P.P.R., che costituisce, contestualmente, requisito di compatibilità dell'intervento.

Il richiamato art. 103 comma 4 del PPR alla lettera e)

e) Strade di appoderamento, rurali, di penetrazione agraria o forestale.

Lo stesso art. 103 comma 5

5. Le categorie di cui ai precedenti punti d) ed e) si considerano di interesse paesaggistico in quanto strutturano una parte rilevante del paesaggio regionale. Gli interventi di nuova realizzazione, gestione e manutenzione devono escludere l'uso dell'asfalto, di cordoli e manufatti in calcestruzzo e devono prevedere per quanto possibile l'uso di materiali naturali quali terre stabilizzate, trattamenti antipolvere e siepi. L'uso di asfalti e cementi può essere autorizzato qualora sia dimostrato di non potervi provvedere con tecnologie alternative; in tal caso gli interventi di cui sopra sono autorizzati dalla Giunta regionale previa intesa tra gli enti interessati ai sensi dell'articolo 11 delle presenti norme. La presente disposizione non è applicabile alle strade statali e provinciali con funzione di trasporto e accessibilità principale.

Il comma 7 dell'art. 15 delle NTA si riporta in seguito:

7. Le nuove strade di penetrazione agraria devono essere preferibilmente realizzate mediante l'utilizzo della terra stabilizzata,

eventualmente con trattamento antipolvere, o con sistemazioni e tecnologie similari, ad esclusione dei cementi e asfalti. L'uso di asfalti e cementi, anche mediante adeguati cromatismi, può essere autorizzato qualora sia dimostrato di non potervi provvedere con tecnologie alternative.

Si sottolinea che relativamente al segmento stradale numero 1 a valle abbiamo la presenza di alcuni tratti stradali laterali per i quali si prevede in un futuro prossimo un successivo intervento di completamento

Obiettivi e interventi nel dettaglio:

L'intervento in questione fa parte di un progetto di più larga scala nato con l'obiettivo di riqualificare la rete stradale dell'intero territorio comunale in ambito rurale.

Il tutto per garantire un agevole transito e assicurare una perfetta fruibilità della rete viaria, con il proposito altresì di ottenere una drastica diminuzione delle spese derivate dagli interventi di ripristino propri di una rete precaria causati, prevalentemente durante la stagione invernale, dagli eventi meteorologici la cui frequenza è tale, in alcuni casi, da paralizzare completamente la viabilità;

Si sottolinea che il tratto stradale oggetto di intervento è unico ed ha una lunghezza complessiva di m 620 e che è presente la continuità negli interventi da eseguire, per comodità descrittive e di rappresentazione nelle tavole di progetto è stato, in modo fittizio, suddiviso in 3 "segmenti" ritenuti omogenei dal punto di vista morfologico, altimetrico e delle lavorazioni da eseguire.

I tratti vengono di seguito elencati e ne viene descritto in modo dettagliato l'intervento, così come rappresentato nelle tavole di progetto:

Segmento 3 – A monte - della lunghezza di metri 120;

Verrà eseguita, su tutta la lunghezza dei 120 metri, la pulizia preparatoria e lo scotico su entrambi i lati, verrà stesa una stuoia geotessile in tessuto non tessuto e successivamente verrà steso e rullato il tout-venant per la regolarizzazione del fondo stradale, il lavoro sarà completato dalla stesura dell'inerte stabilizzato per uno spessore finito e rullato di cm 10.

Segmento 2 – In forte pendenza – della lunghezza complessiva di metri 200;

Verrà eseguita, su tutta la lunghezza dei 200 metri, la pulizia preparatoria e lo scotico su entrambi i lati verrà successivamente eseguito lo scavo per la profondità di cm 15, su tutta la sede stradale (della larghezza di metri 4) dopo aver sistemato una stuoia geotessile in tessuto non tessuto verrà steso e rullato un misto di tout-venant ed inerte riciclato (nella proporzione del 50% per uno spessore complessivo finito e rullato di cm 15); il lavoro sarà completato dalla stesura dell'inerte stabilizzato carrabile per uno spessore finito rullato di cm 10.

Segmento 1 – a valle – della lunghezza complessiva di metri 300;

Verrà eseguita, su tutta la lunghezza dei 300 metri, la pulizia preparatoria e lo scotico su entrambi i lati, su tutta la sede stradale (della larghezza di metri 4) dopo aver sistemato una stuoia geotessile in tessuto non tessuto verrà steso e rullato un misto di tout-venant ed inerte riciclato (nella proporzione del 50% per uno spessore complessivo

finito e rullato di cm 15), il lavoro sarà completato dalla stesura dell'inerte stabilizzato carrabile per uno spessore finito dopo rullatura di cm 10.

Sinteticamente possiamo riassumere che la pulizia preparatoria e lo scotico avverrà su tutta la lunghezza degli 620 metri, verrà stesa una geostuoia in tessuto non tessuto verrà steso e rullato un misto di tout-venant ed inerte riciclato (nei segmenti 1 e 2, nella proporzione del 50% per uno spessore complessivo finito e rullato di cm 15), il lavoro sarà completato dalla stesura dell'inerte stabilizzato carrabile per uno spessore finito dopo rullatura di cm 10, si evidenzia che la soluzione dell'inerte stabilizzato è stata scelta per dar seguito alle disposizioni dell'Ufficio Tutela del Paesaggio come sopra nel dettaglio indicato.

Relativamente al segmento stradale numero 1 a valle abbiamo la presenza di alcuni tratti stradali laterali per i quali si prevede in un futuro prossimo un successivo intervento di completamento

Descrizione dei lavori di perizia:

Durante l'esecuzione dei lavori è emersa la necessità della redazione di una perizia in seguito all'esigenza di apportare una variante migliorativa al progetto attraverso una variazione alla composizione del materiale che andrà a costituire la pavimentazione stradale, vista la sopravvenuta esigenza del transito di mezzi agricoli nel tratto oggetto dell'intervento, per una resa ottimale della pavimentazione in inerte stabilizzato rispetto a questo tipo di utilizzo, si è reso indispensabile utilizzare una maggiore quantità di "legante" e questo comporta, inoltre, anche un aumento dei costi per la preparazione della miscela aggregata, questo perché essa non può essere preparata in sito ma si necessita dell'ausilio di un impianto esterno.

Di contro, questa variazione che ha consentito di ridurre lo spessore della pavimentazione dai 15 cm previsti in origine ai 10 cm attuali, ha consentito di ridurre l'altezza sia dello scavo che della quantità di tout-venant e di inerte riciclato che vanno a formare il sottofondo stradale.

E' stata prevista la realizzazione di due accessi da realizzarsi in cl dello spessore di cm 10.

Elenco elaborati:

La presente perizia di variante numero 1 è composta dai seguenti elaborati grafico – descrittivi :

- ⇒ Tav. 1P – Planimetria generale dell'intervento;*
- ⇒ Tav. 2P – Planimetria di dettaglio;*
- ⇒ Tav. 3P – Particolari costruttivi;*
- ⇒ Tav. AP – Relazione tecnico descrittiva;*
- ⇒ Tav. A.1P – Quadro economico e Quadro di raffronto;*
- ⇒ Tav. BP – Computo metrico estimativo;*
- ⇒ Tav. CP - Elenco dei prezzi unitari;*
- ⇒ Tav. DP – Analisi dei prezzi;*
- ⇒ Tav. EP – Quadro di incidenza della manodopera;*
- ⇒ Tav. FP – Schema atto di sottomissione;*

PALAU 28.10.2024

IL PROGETTISTA