



COMUNE DI NAPOLI

COMUNE DI NAPOLI

DIREZIONE CENTRALE
INFRASTRUTTURE, LL.PP. E MOBILITA'
Servizio P.R.M. Strade , Grandi Assi Viari e Sottoservizi

PROGETTO ESECUTIVO

Manutenzione straordinaria del capostrada di via M.R. di Torrepadula

N° Tavola

1

Titolo elaborato

RELAZIONE TECNICA GENERALE

Codice

REL
2018

Responsabile Unico del Procedimento

Ing. Daniele Luccisano

Gruppo di Progettazione:

Ing. Gianfranco Stellato

Ing. Christian Merola

data

2018

revisione

0



RELAZIONE TECNICA GENERALE

INTERVENTO:

***MANUTENZIONE STRAORDINARIA DEL CAPOSTRADA DI
VIA MARCO ROCCO DI TORREPADULA
TRATTO COMPRESO TRA VIA NUOVA TOSCANELLA E VIA SCAGLIONE***

LOCALIZZAZIONE:

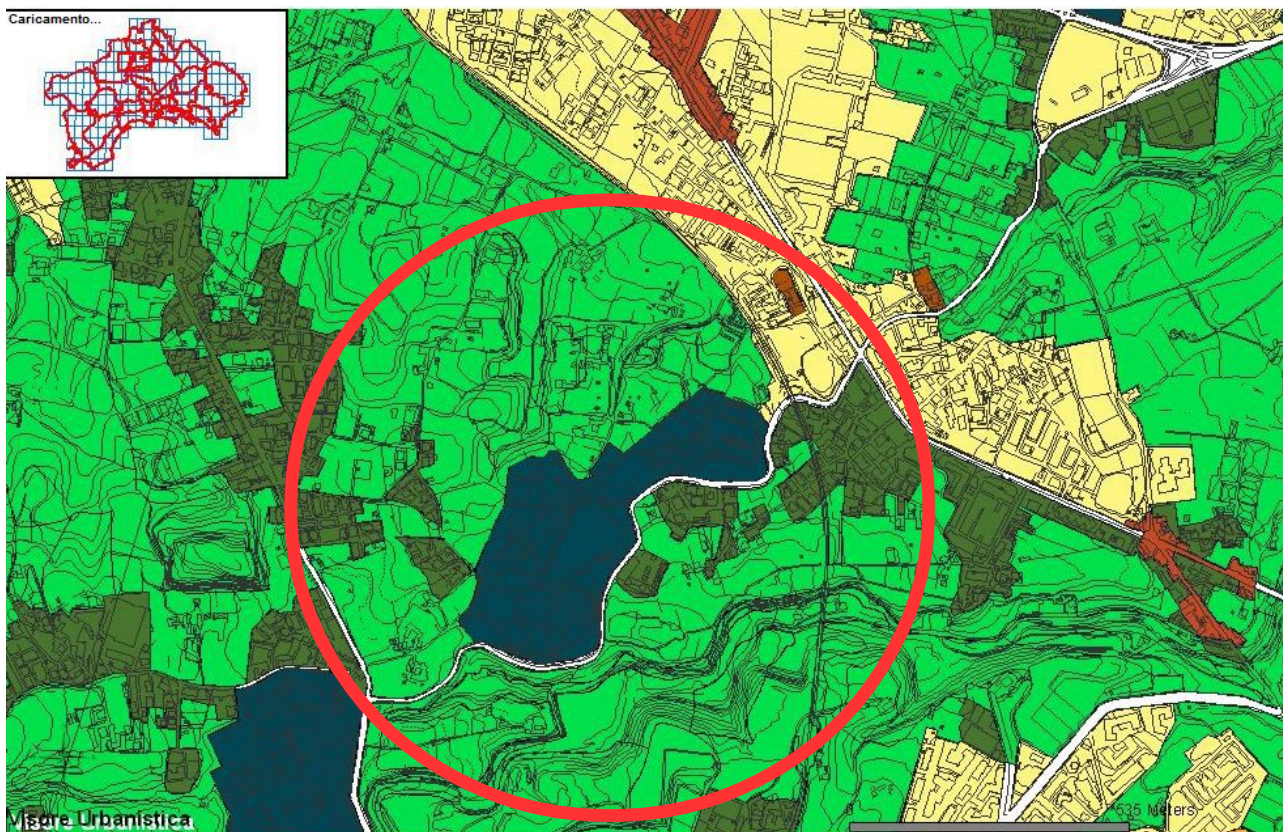
Comune di Napoli – VIII Municipalità.

1.Indicazione delle caratteristiche funzionali descrizione dello stato dei luoghi e inquadramento

L'articolo n. 14 del Decreto Legislativo 30 aprile 1992 n. 285 e s.m.i. “*Codice della Strada*” contiene opportuni precetti ai quali devono attenersi gli Enti proprietari per garantire la sicurezza e fluidità della circolazione, tra cui il controllo tecnico dell'efficienza delle strade.

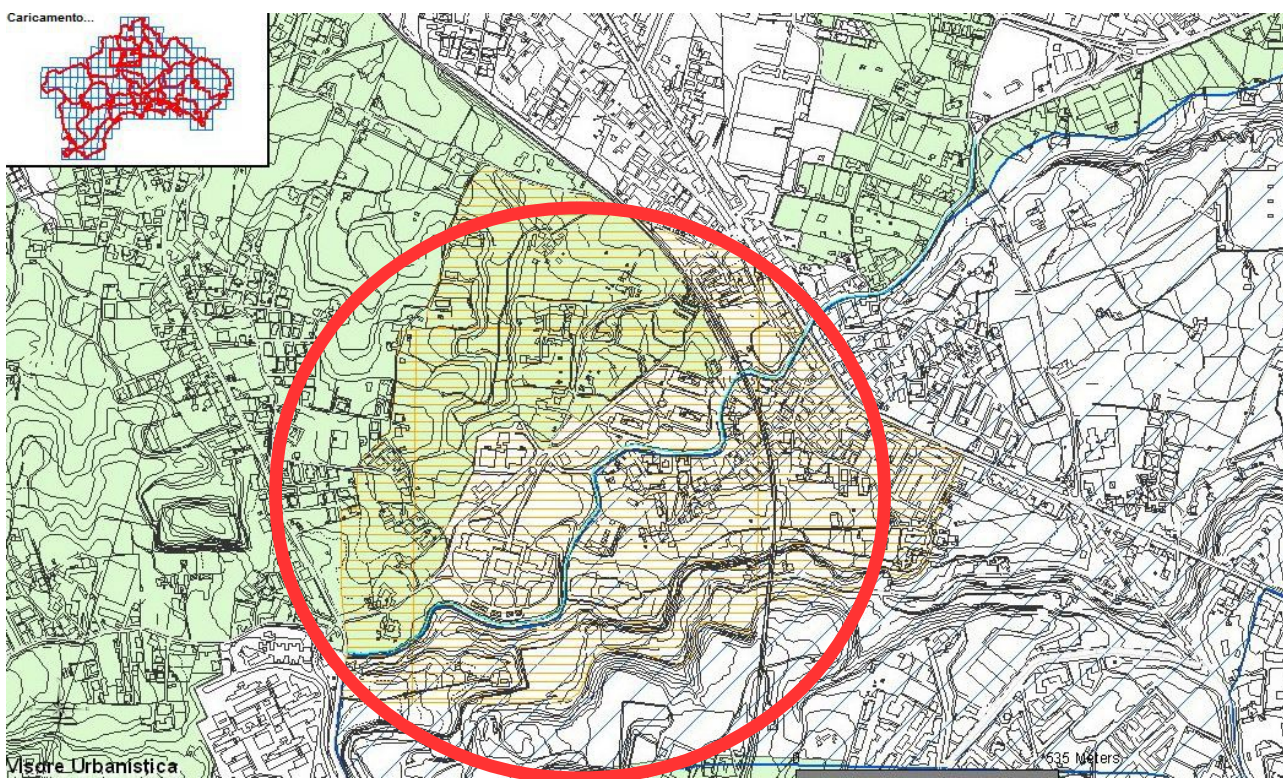
L'intervento della presente relazione riguarda il capostrada ed alcuni tratti di marciapiede di via Marco Rocco di Torrepadula, strada facente parte della rete di Viabilità Primaria, ed è situata nel territorio della VIII Municipalità.





Estratto PRG

Area di intervento —————



L'area risulta essere sottoposta a Vincolo Archeologico (art. 58 della variante al P.R.G.); il tratto in questione non è assoggettato a vincolo paesaggistico.

La strada in oggetto ad unica carreggiata con una corsia per senso di marcia va dall'incrocio con via Nuova Toscanella all'incrocio con via Emilio Scaglione. Inoltre, nei pressi della fermata della metropolitana "Frullone" vi è la presenza di una rotaria ed una separazione delle corsie di marcia con un muretto in cls sormontato da guard rail.

Il capostrada della via, in conglomerato bituminoso, si trova in discreto stato conservativo; sono presenti lievi avvallamenti e una evidente e diffusa perdita di coesione dello strato bituminoso superficiale con la formazione dello strato a pelle di cocodrillo.

I marciapiedi se pur raramente utilizzati dai pedoni vista la poca presenza di abitazioni soprattutto nel tratto iniziale, risultano essere in un accettabile stato conservativo tranne che per la presenza su alcuni tratti di erbe infestanti.

Presumibilmente da tempo considerevole non vengono eseguiti drastici interventi di manutenzione .



FOTO N.1



FOTO N.2



FOTO N.3



FOTO N.4



FOTO N.5

2. Descrizione e caratteristiche tecniche dell'intervento

Il progetto di cui si tratta, prevede, quindi intervento su tutto il capostrada, nel tratto in oggetto, e riparazioni puntuali sui marciapiedi.

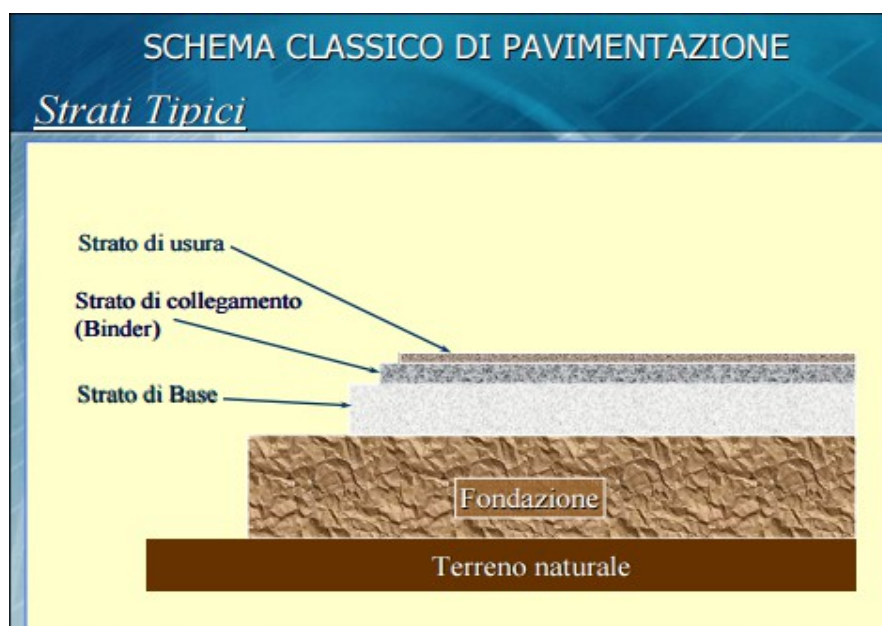
Sui marciapiedi in conglomerato bituminoso verranno, quindi, eseguite riparazioni puntuali che prevedono:

- demolizione strato di usura e parte del massetto marciapiede;
- rimessa a quota di cordoni, zanelle e chiusini dei marciapiede;
- rifacimento massetto debolmente armato dove necessario e stesa tappetino di conglomerato bituminoso sul marciapiede.

Sul capostrada:

- demolizione degli strati di conglomerato bituminoso e strato di fondazione;
- rimessa a quota delle zanelle laterali;
- rifacimento dello strato di fondazione con misto cementato;
- posa dello strato di collegamento e del binder;
- rimessa a quota dei chiusini e caditoie dissestati e sostituzioni di quelli danneggiati;
- realizzazione di nuove caditoie;
- pulizia ed espurgo sistema di raccolta acque piovane;
- posa del tappeto di usura;
- rifacimento della segnaletica orizzontale come preesistente.

2.1 Conglomerato bituminoso



Considerata la presenza di evidenti profondi dissesti si ipotizza che gli strati più inferiori (base e fondazione) non siano in un buono stato di conservazione e/o compattazione. Si prevede, pertanto, di intervenire anche sugli strati più profondi (fondazione e base).

Lo strato di usura, che costituisce lo strato superiore della sovrastruttura sul quale agiscono direttamente i carichi applicati, sarà del tipo basaltico; tale prodotto garantisce elevata resistenza meccanica e presenta caratteristiche di resistenza all'abrasione e all'azione degli agenti atmosferici, durevoli nel tempo.

2.2 Segnaletica orizzontale

La segnaletica orizzontale sarà realizzata come preesistente, salvo diversa indicazione da concordare con il preposto servizio comunale.

Strisce longitudinali, scritte e zebraure saranno realizzate mediante applicazione di vernice rifrangente premiscelata di colore bianca con aggiunta di microsferi di vetro, per ottenere la retroriflessione della segnaletica nel momento in cui viene illuminata dai veicoli, in quantità pari a 0,2 kg/m².

Gli attraversamenti pedonali saranno, invece, realizzati mediante applicazione di bicomponente plastico applicato a freddo, di colore bianco, esente da solventi. Tale prodotto possiede un'elevata visibilità notturna anche in caso di pioggia, quando si ottiene il massimo della rifrangenza. Si può applicare in due diversi modi, "rullato" o "gocciato", e, in entrambi i casi, risulta altamente antisdrucchiolo ed ad elevata rifrangenza. La finitura a "goccia" favorisce il deflusso delle acque garantendo il drenaggio di qualunque superficie, inoltre, grazie allo spessore in rilievo, la segnaletica non è mai coperta dall'acqua a tutto vantaggio della sicurezza. Ha una notevole resistenza nel tempo, circa 3 anni, anche in condizioni di traffico intenso.

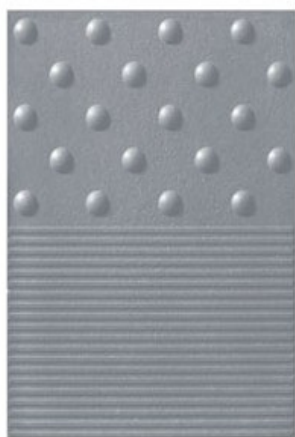
2.3 Pavimentazione tattile

Lungo i marciapiedi, in prossimità di attraversamenti o, quando necessario, alle interruzioni, al fine dell'abbattimento delle barriere architettoniche, oltre alla realizzazione di scivoli di collegamento, verranno posate pavimentazioni tattili in calcestruzzo e quarzo sulle superfici a vista. Tali pavimentazioni, adatte per gli esterni, verranno posate per allettamento od incollaggio.

Lo strato di calpestio, con impronte, è costituito da impasto di inerti di quarzo, sabbie di graniti e basaltiche con cemento ad alta resistenza. Lo strato di supporto è costituito da una miscela di sabbie silicee e basaltiche con cemento ad alta resistenza.

I due strati vibro-pressati costituiscono un insieme unico conferendo alla lastra compattezza pari ad una pietra naturale.

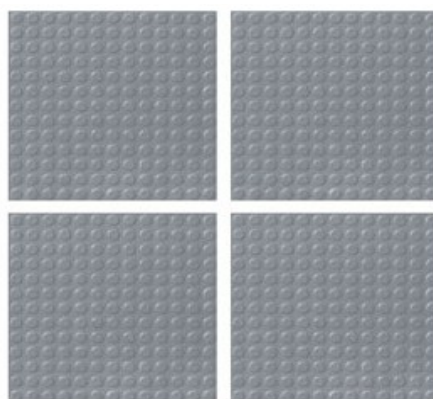
Le caratteristiche fisico-meccaniche rendono le lastre carrabili, antisdrucchiolevoli ed antigelive.



Percorso valicabile



Direzione rettilinea



Incroci

3. Cronoprogramma

Per la realizzazione delle lavorazioni previste nel presente progetto sono stimati 180 (centottanta) giorni naturali e consecutivi, come dettagliato nella relativa tavola progettuale.

4. Indicazione delle caratteristiche gestionali ed economiche-finanziarie

I lavori di cui trattasi, comportano una spesa complessiva di € 1.635.663,11 IVA e oneri inclusi, di cui € 999.110,21 per lavori appaltabili, come si evince dal seguente quadro economico:

QUADRO ECONOMICO				
Manutenzione straordinaria del capostrada di via Marco Rocco di Torrepadula Tratto compreso tra via Nuova Toscanella e via Scaglione				
Descrizione			Importo	
A1)	Lavori con esclusione degli oneri per la sicurezza (A-A2)			€ 974.853,47
A2)	Totale costi per la Sicurezza			€ 24.256,74
A2.1)	Totale costi intrinseci per la Sicurezza			€ 4.365,80
A2.2)	Totale costi estrinseci per la Sicurezza			€ 19.890,94
A3)	Costo della manodopera presente in A1			€ 184.982,04
A)	IMPORTO TOTALE LAVORI APPALTABILI (A1+A2)			€ 999.110,21
B1)	Accantonamento per imprevisti (art. 42 D.P.R. n. 207/2010)	10,0%		€ 99.911,02
B2)	Accantonamento per incentivi 2%	2,0%		€ 19.982,20
B3)	Contributo AVCP			€ 375,00
B4)	Oneri smaltimento rifiuti			€ 180.000,00
B5)	Lavori in economia			€ 45.000,00
B6.1)	IVA Lavori	22,0%	€ 219.804,25	
B6.2)	IVA Accantonamento per imprevisti	22,0%	€ 21.980,42	
B6.3)	IVA Oneri smaltimento rifiuti	22,0%	€ 39.600,00	
B6.4)	IVA Lavori in economia non compresi nell'appalto	22,0%	€ 9.900,00	
B6)	Totale IVA (B6.1+B6.2+B6.3+B6.4)			€ 291.284,67
B)	TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE (art. 178 D.P.R. 207/2010)			€ 636.552,90
TOTALE IMPORTO DI PROGETTO (A+B)				€ 1.635.663,11

Tali importi sono stati determinati attraverso la redazione di un computo metrico estimativo, applicando il prezzario dei lavori pubblici della Regione Campania, edizione 2018, in aggiunta a nuovi prezzi scaturenti da opportune analisi.