



## **RELAZIONE TECNICA GENERALE**

INTERVENTO:

**Manutenzione straordinaria di via Mario Palermo**

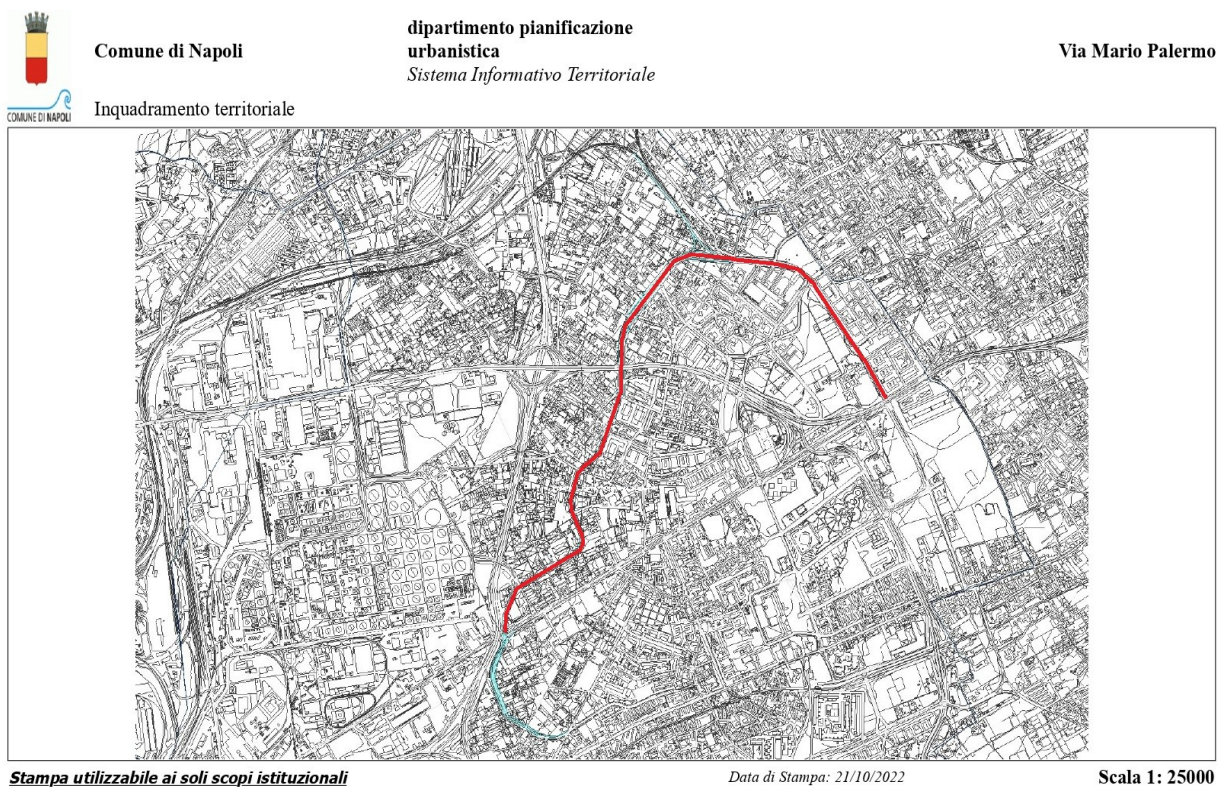
LOCALIZZAZIONE:

Comune di Napoli – VI 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 e relative pertinenze.

L'intervento della presente relazione riguarda la manutenzione di via Mario Palermo, strada facente parte della rete di Viabilità Primaria, situata nel territorio della VI Municipalità.



Stralcio aerofotogrammetrico con indicazione del tratto oggetto di intervento





Foto satellitare con indicazione del tratto oggetto di intervento

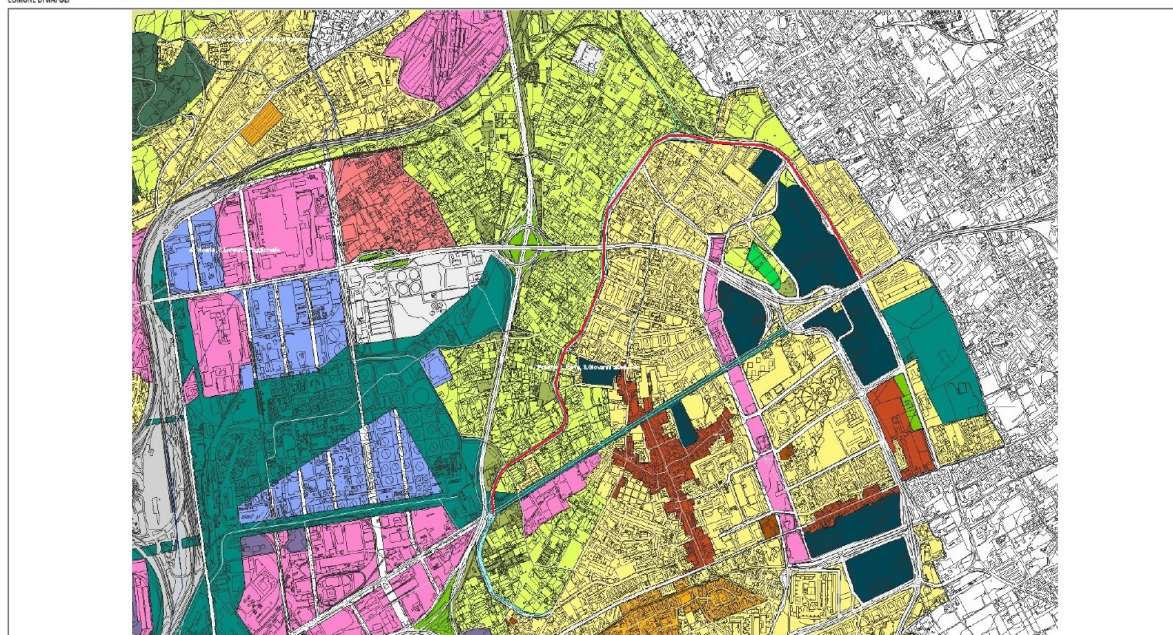


Comune di Napoli

dipartimento pianificazione  
urbanistica  
Sistema Informativo Territoriale

Via Mario Palermo

Zonizzazione PRG 2004



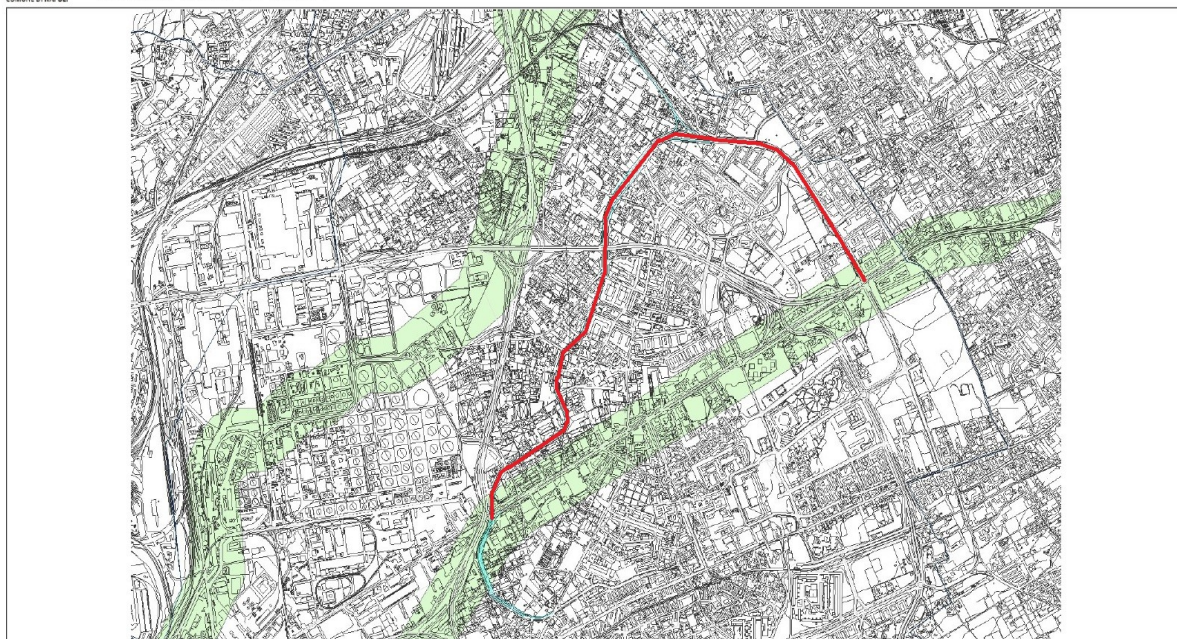
*Stampa utilizzabile ai soli scopi istituzionali*

Data di Stampa: 21/10/2022

Scala 1: 25000

Stralcio P.R.G. del Comune di Napoli





**Stampa utilizzabile ai soli scopi istituzionali**

Data di Stampa: 21/10/2022

Scala 1: 25000

### Vincoli D.Lgs 42/2004

Il capostrada della via, percorsa quotidianamente da intensi flussi di traffico anche pesante, presenta una pavimentazione in conglomerato bituminoso.

Presumibilmente da tempo considerevole non vengono eseguiti drastici interventi di manutenzione; infatti, le uniche operazioni eseguite nel corso dei decenni sono quelle riportabili alla colmata di buche e avvallamenti eseguiti in situazioni di emergenza, a salvaguardia della incolumità della utenza; la piattaforma stradale presenta, quindi, avvallamenti, sconnessioni e buche.

Il pessimo stato della pavimentazione stradale in tali tratti, non consentendo un corretto deflusso delle acque negli impianti di captazione, produce ristagni, allagamenti e vaste pozzanghere, rendendo difficoltoso e problematico anche il passaggio dei pedoni, che vengono investiti dagli spruzzi d'acqua sollevati dalle autovetture in transito.



## 2. Documentazione fotografica



FOTO N. 01



FOTO N. 02





FOTO N. 03



FOTO N. 04



### 3. Descrizione e caratteristiche tecniche dell'intervento

Il progetto di cui si tratta prevede, in linea generale, il rifacimento del tappeto di usura, con ricariche di binder per ripristinare le corrette pendenze della strada; il tappeto di usura verrà rifatto utilizzando conglomerati prestazionali in grado di garantire caratteristiche meccaniche superiori.

Gli interventi da eseguirsi sul capostrada saranno i seguenti:

- fresatura del tappetino d'usura;
- ricariche di binder dove necessario per ripristinare le corrette pendenze;
- rimessa a quota dei chiusini e caditoie dissestati e sostituzioni di quelli danneggiati;
- posa del tappeto di usura realizzato con conglomerato bituminoso, costituito da una miscela di pietrischetti e graniglie aventi perdita di peso alla prova Los Angeles (CRN BU n° 34) 20% confezionato a caldo in idoneo impianto, con bitume in quantità non inferiore al 5% del peso degli inerti, steso in opera con vibrofinitrice meccanica e costipato con appositi rulli;
- rifacimento della segnaletica orizzontale come previgente;
- opere connesse e correlate.

Si precisa che l'intervento in progetto è riconducibile a quelli di cui al D.P.R. 13 febbraio 2017 n. 31, riferimento A.10 dell'allegato A – “Interventi ed opere in aree vincolate esclusi dall'autorizzazione paesaggistica”, pertanto non verrà richiesta autorizzazione paesaggistica.

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.



La segnaletica orizzontale sarà realizzata come preesistente.

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

La segnaletica orizzontale sarà caratterizzata dai seguenti requisiti prestazionali:

- **Vita funzionale.** 3 anni.
- **Visibilità diurna.** Coefficiente di luminanza in condizioni di illuminazione diffusa  $Q_d \geq 130 \text{ mcd/lux} \sqrt{\text{ST}} \text{ m}^2$ , classe Q3 (norma UNI EN 1436:2008, appendice A).
- **Visibilità notturna.** Coefficiente di luminanza retroriflessa  $R_L \geq 150 \text{ mcd/lux} \sqrt{\text{ST}} \text{ m}^2$  ( $R_L \geq 300 \text{ mcd/lux} \sqrt{\text{ST}} \text{ m}^2$  subito dopo l'installazione), classe R3 (norma UNI EN 1436:2008, appendice B).
- **Luminanza.** Rapporto tra la luminanza di un elemento di superficie in una assegnata direzione e la luminanza di un diffusore perfettamente illuminato nelle stesse condizioni, Fattore di luminanza  $\geq 0,30$  ( $\geq 0,65$  subito dopo l'installazione), classe B2 (norma UNI EN 1436:2008, appendice C).
- **Resistenza al derapaggio.** Valore dello Skid Resistance Test  $\text{SRT} \geq 45$ , classe S1 (norma UNI EN 1436:2008, appendice D).

Le strisce longitudinali di separazione dei sensi di marcia avranno larghezza pari a 15 cm in accordo con l'Art. 138 del DPR 495/92, Regolamento del NCS. Le strisce di margine avranno larghezza di 15 cm ai sensi dell'Art. 141 del Regolamento del NCS.



segnaletica di margine e di corsia si completa con strisce discontinue di tipo f in corrispondenza di accessi laterali o passi carrabili.

#### 4. Cronoprogramma

Per la realizzazione delle lavorazioni previste nel presente progetto sono stimati 60 (SESSANTA) giorni naturali e consecutivi.

#### 4. Indicazione delle caratteristiche gestionali ed economiche-finanziarie

I lavori di cui trattasi, comportano una spesa complessiva di € 1.570.000,00, IVA e oneri inclusi, di cui € 999.985,71 per lavori appaltabili, come si desume dal seguente quadro economico.



QUADRO ECONOMICO			
Manutenzione straordinaria di via Mario Palermo			
Descrizione			Importo
<b>A)</b>	<b>IMPORTO TOTALE LAVORI (A1+A2)</b>		<b>€ 999.985,71</b>
<i>A1)</i>	Lavori con esclusione degli oneri per la sicurezza (A-A2)		€ 981.866,33
<i>A2)</i>	Oneri estrinseci sicurezza non soggetti a ribasso		€ 18.119,38
<i>A3)</i>	Costo della manodopera presente in A		€ 171.103,49
<b>B)</b>	<b>SOMME A DISPOSIZIONE (art. 178 D.P.R. 207/2010)</b>		<b>€ 570.014,29</b>
<i>B1)</i>	Accantonamento per imprevisti (art. 42 D.P.R. 207/2010) max 10%	10,0%	€ 99.998,57
<i>B2)</i>	Accantonamento per incentivi	1,6%	€ 15.999,77
<i>B3)</i>	Contributo AVCP		€ 375,00
<i>B4)</i>	Oneri smaltimento rifiuti		€ 140.692,60
<i>B5)</i>	Accantonamenti (art. 106 c.1 lett. a) e art. 205 d.lgs. 50/2016)		€ 39.999,43
<i>B6)</i>	<b>TOTALE IVA</b>		<b>€ 272.948,92</b>
<i>B6.1)</i>	IVA Lavori	22,0%	€ 219.996,86
<i>B6.2)</i>	IVA Accantonamento per imprevisti	22,0%	€ 21.999,69
<i>B6.3)</i>	IVA Oneri smaltimento rifiuti	22,0%	€ 30.952,37
<b>TOTALE IMPORTO DI PROGETTO (A+B)</b>			<b>€ 1.570.000,00</b>

Gli importi dei lavori sono stati determinati attraverso la redazione di un computo metrico estimativo, applicando il prezzario dei lavori pubblici della Regione Campania, edizione 2022, in aggiunta a nuovi prezzi scaturenti da opportune analisi.