



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 di
via Giacinto Gigante***

***Tratto compreso tra Piazza
Muzii e via Marino e Cotronei***

N. Tavola

1

Titolo elaborato

RELAZIONE TECNICA GENERALE

Codice

REL
2018

Responsabile Unico del Procedimento

Ing. Roberta Catapano

Gruppo di Progettazione:

Ing. Francesco Saverio Letizia

data

2018

revisione

2020



RELAZIONE TECNICA GENERALE

INTERVENTO:

**Manutenzione straordinaria di via Giacinto Gigante
Tratto compreso tra Piazza Muzii e via Marino e Cotronei**

LOCALIZZAZIONE:

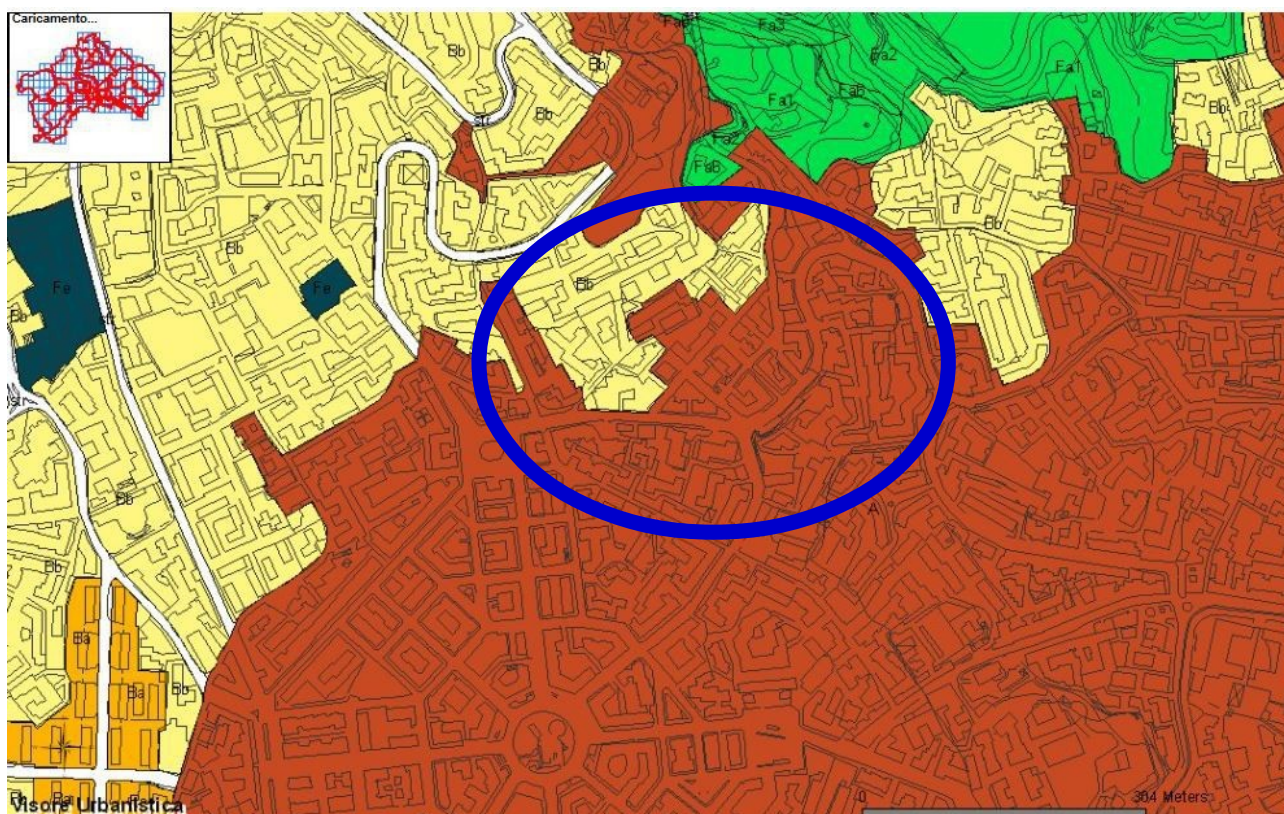
Comune di Napoli – V Municipalità.

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 e tratti di marciapiede di via Giacinto Gigante - tratto compreso tra Piazza Muzii e via Marino e Cotronei, strada facente parte della rete di Viabilità Primaria, e sono situate nel territorio della V Municipalità.





Estratto P. R. G.

Area di intervento



La strada non è sottoposto a Vincolo Archeologico (art. 58 della variante al P.R.G.) né assoggettata a vincolo paesaggistico.



Vista satellitare

La strada, che viene percorsa quotidianamente da intensi flussi di traffico, anche pesante, nel tratto in questione, presenta un capostrada pavimentato con cubetti di porfido; è presente un'unica carreggiata per i due sensi di marcia; i marciapiedi, presenti marciapiedi da entrambi i lati, sono realizzati con diversi materiali: conglomerato bituminoso, cubetti, mattonelle.

Il capostrada, pavimentato con cubetti di porfido, presenta diversi avvallamenti, sconnessioni e buche, il tutto sommariamente riparato mediante ricariche di asfalto. La mancanza di sigillatura dei giunti dei cubetti consente infiltrazioni d'acqua, che determinano l'asportazione della sabbia di allettamento e il conseguenziale formarsi di ulteriori avvallamenti e fuoriuscita di elementi dalla pavimentazione. Tale situazione crea elevati problemi alla circolazione viabilistica, che avviene in condizioni di estrema criticità, acute in caso di precipitazioni piovose anche dal fatto che la superficie dei cubetti si presenta particolarmente liscia. Lo stato di tale pavimentazione non consente un corretto deflusso delle acque negli impianti di captazione, producendo ristagni, allagamenti e vaste pozzanghere, che rendendo difficoltoso e problematico anche il transito dei pedoni, che vengono investiti dagli spruzzi d'acqua sollevati dalle autovetture in transito.

I marciapiedi risultano essere in discrete condizioni, ma presentano, comunque, diversi dissesti di varia entità. Sono presenti paletti parapetonali in pessimo stato conservati e/o danneggiati.



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, interventi su capostrada e marciapiede.

In linea generale, gli interventi da eseguirsi sul marciapiede saranno i seguenti:

- rimozione dei paletti esistenti danneggiati;
- demolizione pavimentazione e massetto;
- rimessa a quota di cordoni chiusini;
- realizzazione di scivoli per disabili ove non presenti e adeguamento di quelli presenti con percorsi tattili;
- installazione di nuovi paletti – transenne in acciaio;
- rifacimento massetto debolmente armato;
- ripavimentazione con cubetti di porfido preesistenti e di recupero dalla sede viaria (per i marciapiede attualmente in conglomerato bituminoso).

Gli interventi da eseguirsi sul capostrada, saranno, invece i seguenti:

- rimozione pavimentazione esistente (cubetti di porfido) e demolizione sottofondo;
- formazione di zanelle laterali in pietra;
- realizzazione 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;
- pulizia ed espurgo sistema di raccolta acque piovane;
- posa del tappeto di usura del tipo anti-skid;
- rifacimento della segnaletica orizzontale come preesistente, salvo diversa indicazione da concordare con il preposto servizio comunale.

2.1 Conglomerato bituminoso



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

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 microsfere 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.

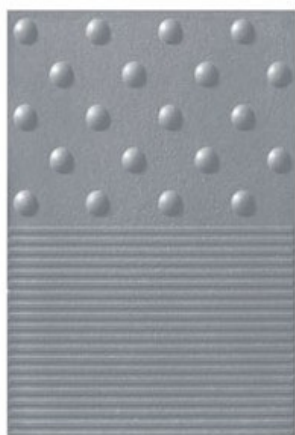
2.3 Pavimentazione tattile

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.

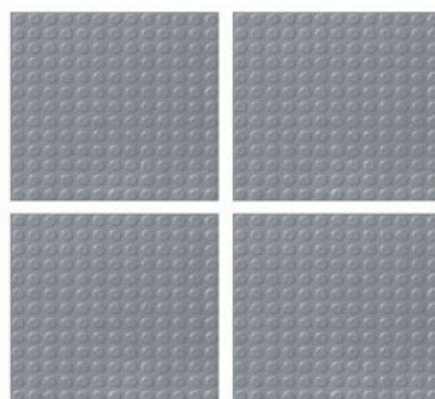
Le caratteristiche fisico-meccaniche rendono le lastre carrabili, antisdrucciolevoli ed antigelive.



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 € 1.184.522,77 IVA e oneri inclusi, di

cui € 791.820,12 per lavori appaltabili, come si evince dal seguente quadro economico:

| QUADRO ECONOMICO | | | |
|--|--|-------|-----------------------|
| Manutenzione straordinaria di via G. Gigante Tratto compreso tra Piazza Muzii e via Marino e Cotronei | | | |
| Descrizione | | | Importo |
| A) | IMPORTO TOTALE LAVORI (A1+A2) | | € 791.820,12 |
| <i>A1)</i> | Lavori con esclusione degli oneri per la sicurezza (A-A2) | | € 769.633,65 |
| <i>A1.1)</i> | Oneri intrinseci sicurezza non soggetti a ribasso | | € 2.295,53 |
| <i>A1.2)</i> | Oneri estrinseci sicurezza non soggetti a ribasso | | € 19.890,94 |
| <i>A2)</i> | Totale costi per la Sicurezza (A1.1+A1.2) | | € 22.186,47 |
| <i>A3)</i> | Costo della manodopera presente in A1 | | € 241.455,09 |
| B) | SOMME A DISPOSIZIONE (art. 178 D.P.R. 207/2010) | | € 392.702,65 |
| <i>B1)</i> | Accantonamento per imprevisti (art. 42 D.P.R. 207/2010) | 10,0% | € 79.182,01 |
| <i>B2)</i> | Accantonamento per incentivi 1,6% | 1,6% | € 12.669,12 |
| <i>B3)</i> | Assicurazione dipendenti | | € 3.002,75 |
| <i>B4)</i> | Contributo AVCP | | € 375,00 |
| <i>B4)</i> | Oneri smaltimento rifiuti | | € 86.765,00 |
| <i>B6)</i> | Lavori in economia | | € - |
| <i>B7)</i> | TOTALE IVA (B6.1+B6.2+B6.3+B6.4) | | € 210.708,77 |
| <i>B7.1)</i> | IVA Lavori | 22,0% | € 174.200,43 |
| <i>B7.2)</i> | IVA Accantonamento per imprevisti | 22,0% | € 17.420,04 |
| <i>B7.3)</i> | IVA Oneri smaltimento rifiuti | 22,0% | € 19.088,30 |
| <i>B7.4)</i> | IVA Lavori in Economia | 22,0% | € - |
| TOTALE IMPORTO DI PROGETTO (A+B) | | | € 1.184.522,77 |

Tali importi sono stati determinati attraverso la redazione di un computo metrico estimativo, applicando il prezzario dei lavori pubblici della Regione Campania, edizione 2016, in aggiunta a nuovi prezzi scaturenti da opportune analisi.