



Città di Matelica

Provincia di Macerata

RELAZIONE

Durante il corso degli ultimi anni si è riscontrato un aggravamento delle condizioni del manto stradale presso la strada di Viale Martiri della Libertà con particolare degrado nel tratto a partire dall'intersezione con la S.S. 256 Muccese.

La strada in questione è di antica realizzazione in quanto l'area di sedime è coincidente con la Strada Provinciale che collega Matelica con Esanatoglia

La strada in questione è stata realizzata nelle condizioni attuali in torno agli anni 1970 con la realizzazione dei marciapiedi ed i conglomerato bituminosi.

Lungo la strada sono presenti accessi di abitazioni, e/o locali commerciali ecc alcuni dei quali sono stati realizzati anteriormente la costruzione dei marciapiedi sicché i successivi strati di conglomerato bituminoso che sono stati stesi negli anni hanno ridotto fortemente lo spazio tra la testa del cordolo e il sottostante manto in conglomerato bituminoso del piano viabile.

Il manto stradale si presenta deformato in molti tratti con presenza di ormaie diffuse lungo le direttrici di marcia e zone con conglomerati retinati

Risulta evidente lo stato deformativo del solido stradale per effetto dei carichi e dei sottoservizi presenti.

Stante la situazione non è più possibile stendere un ulteriore strato di conglomerato bituminoso a caldo sopra l'esistente in quanto in molti zone la quota stradale risulterebbe più alta della testa del marciapiede con la conseguenza che anche l'acqua piovana scorrerebbe sul marciapiede in luogo della cunetta.

In occasione della analisi delle condizioni della strada è stata condotta una video – ispezione della fognatura presente, a partire dalla S.S. 256 Muccese per 200 m circa fino ad una parziale ostruzione del condotto.

La linea fognaria è ubicata al di sotto del marciapiede lato sinistro direzione Matelica – Esanatoglia ed è costituita da un primo tratto da tubi semi - ovoidali in cemento 30cm* altezza 40 cm, deteriorati con presenza di radici anche importanti; da un secondo tratto in tubi in cemento della dimensioni interne di 30 cm, mentre l'ultimo tratto è costituito da tubi in cemento del diametro o interno di 25 cm.

Stante la precarietà del primo tratto della della tubazioni la società che gestisce il servizio idrico integrato ha deciso di sostituire tali tubazioni per un tratto di 200 m circa con tubi in PVC del diametro di 40 cm

Stante la situazione a completamento di tale lavoro nel medesimo tratto di strada si prevede di intervenire sostituendo il conglomerato bituminoso e e migliorare le prestazioni di portanza della sovrastruttura stradale.

In particolare, vista le pessime condizioni del conglomerato bituminoso presente, si provvederà alla fresatura dello stesso ed al conferimento del fresato in discarica o centro per il recupero dello stesso per poi essere recuperato nel rispetto dei criteri ambientali minimi.

Sarà asportato, mediante fresatura, anche un piccolo strato di fondazione in materiale arido per uno spessore di circa 5-8 cm

Tale soluzione consentirà di avere un duplice effetto migliorativo su tutto il pacchetto della sezione stradale.

In primo luogo sarà asportato il conglomerato bituminoso che si presenta deteriorato e fratturato in molte zone e ricostruito in maniera uniforme per tutta la sezione stradale

In secondo luogo con l'asportazione di parte della massicciata stradale sarà possibile abbassare la quota del piano viabile di alcuni centimetri lasciando comunque una differenza di quota tra la testa del cordolo ed il piano viabile consentendo anche la possibilità eseguire un ulteriore intervento di posa di un tappetino in futuro.

Per aumentare le capacità portante della sovrastruttura stradale esistente, costituita da una massicciata in materiale inerte, questa sarà opportunamente fresata per una profondità di 15 – 20 cm senza la necessità di demolire i cordoli esistenti.

Il materiale così lavorato sarà stabilizzato con cemento tipo pozzolanico in ragione di 50 Kg/mc circa, il pacchetto sarà opportunamente fresato, miscelato, bagnato e compattato in modo da ricostituire una sovrastruttura stradale uniforme su tutta la larghezza della strada e per una profondità costante, sulla quale stendere uniformemente gli strati di Bynder e Tappetino .

A completamento dell'opera saranno eseguiti i cordoli in corrispondenza del tratto della nuova fognatura nonché la ripresa di alcuni cordoli rovinati in altre zone.

I conglomerati nei marciapiedi saranno in parte fresati a tratti e sarà steso un nuovo manto in conglomerati bituminoso a caldo.

Sarà eseguita la posa di nuovi pozzetti e caditoie per il convogliamento delle acque piovane.

Stante le risorse a disposizione si prevede di realizzare l'intervento nel tratto di strada che presenta le maggiori criticità ed il maggior grado di deformazione e deterioramento della pavimentazione stradale per circa 180 m a partire dall'incrocio con la SS 256 muccese circa fino all'incrocio con Via Rossini.

L'intervento programmato presenta il seguente quadro economico:

QUADRO ECONOMICO Progetto Definitivo			
A	LAVORI	Parziali	Totali
	Lavori a base di gara	50.507,07	
	Oneri di sicurezza inclusi non soggetti a ribasso	1.764,32	
a.1	Lavori a misura	52.271,39	
	Totale LAVORI	52.271,39	52.271,39
B	FORNITURE		<i>Totali</i>
b.1	Fornitura	0,00	
	Totale FORNITURE	0,00	
	totale lavori + forniture		52.271,39
C	SOMME A DISPOSIZIONE		
c.1	Iva 22% su lavori	11.499,71	
c.3	Fondo incentivazione di cui art. 113 comma 2 D.Lgs.50/2016 e s.m.i - 1.12%	585,44	
c.4	Fondo innovazione di cui art. 113 comma 4 D.Lgs.50/2016 e s.m.i - 0.4%	209,09	
c.5	Coordinatore per la sicurezza in fase di progettazione ed esecuzione iva e cassa compresa	1.500,00	
c.6	Opere in economia, ecc.. iva compresa	3.934,38	
	Totale B	17.728,61	17.728,61
	Totale A+B+C	70.000,00	70.000,00

Matelica , li Aprile 2019

Il Responsabile del Servizio LL.PP
Dott. Ing. Enrico Burzacca