

COMUNE DI CASTELLANETA PROVINCIA DI TARANTO	
MANUTENZIONE E RIPRISTINO DELLA STRADA COMUNALE N. 50 PROGETTO ESECUTIVO	
Elaborato R1	Relazione Tecnica Descrittiva
Tecnici: ing. CARLUCCI Davide ing. COMES Francesco geom. MASTRONARDI Vito	RUP: Arch. PANTALEO De Finis

Indice

1. Premessa
2. Descrizione dello stato di fatto
3. Descrizione dell'intervento proposto
4. Inquadramento territoriale
5. Articolazione temporale dell'intervento

1. Premessa

Il presente progetto definitivo-esecutivo descrive gli interventi di manutenzione e ripristino finalizzati alla messa in sicurezza della **Strada Comunale n.50 “Girolamo di Santi”** interessata da diffusi fenomeni erosivi e di degrado dovuti principalmente al ruscellamento superficiale delle acque meteoriche occorse in occasione dell’alluvione del 7 e 8 ottobre del 2013 e acuite dagli eventi piovosi occorsi fino ad oggi.

A seguito della predetta alluvione, con Determinazione n.639 dell’Autorità di Gestione PSR 2007-2013 del 17/12/2013, la Regione Puglia ha approvato la graduatoria dei progetti presentati dai comuni di Laterza, Castellaneta, Ginosa e Palagianello e avviato le procedure di concessione degli aiuti per gli interventi.

Tali risorse sono state destinate agli interventi da realizzare attraverso l’utilizzo dell’Azione 3 della Misura 125 del Programma di Sviluppo Rurale della Regione Puglia 2007-2013 – Asse I. La Misura prevede il miglioramento delle condizioni necessarie a consentire la permanenza delle imprese agricole e forestali nelle aree rurali, mediante il miglioramento delle infrastrutture. In particolare, l’Azione 3 ha lo specifico scopo di migliorare la qualità delle rete viaria rurale pubblica per agevolare lo sviluppo delle attività produttive agricole e migliorare le condizioni di accesso alle aziende agricole, prevedendo la realizzazione di interventi per il ripristino e l’ammodernamento delle strade rurali pubbliche come la presente oggetto di proposta di intervento.

La **Strada Comunale n.50 “Girolamo di Santi”** ricade nella graduatoria degli interventi presentati dal Comune di Castellaneta all’Autorità di Gestione PSR 2007-2013 da cui si evince che il suddetto intervento è considerato di elevata priorità sia per i danneggiamenti occorsi lungo il tracciato stradale sia per la strategicità ed importanza nell’ambito dello sviluppo rurale che la stessa riveste.

La presente relazione tecnica descrive in modo esaustivo gli elementi descrittivi e tecnici previsti dal D.P.R. 207/2010 art. 25.

2. Descrizione dello stato di fatto

La **Strada Comunale n.50 “Girolamo di Santi”** allo stato attuale presenta una pavimentazione in asfalto di tipo di “chiuso” e, quindi, impermeabile caratterizzata da uno stato manutentivo gravemente insufficiente a seguito del predetto evento alluvionale e dei copiosi eventi meteorici occorsi negli anni.

La strada (Fig. 2.1) è sita quindi nell’area a sud-ovest rispetto al centro abitato dell’agro del Comune di Castellaneta e si dirama a partire dalla SP n.16 collegando numerose aziende agricole di notevole importanza nell’ambito rurale e agroalimentare comunale.

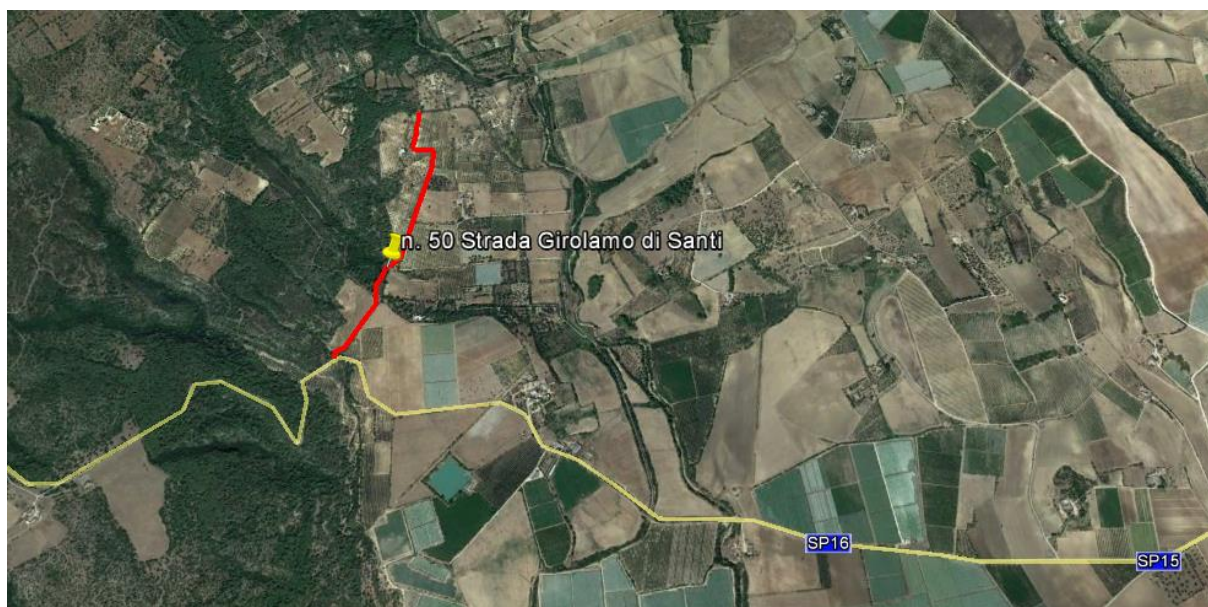


Figura 3.1: Inquadramento territoriale SC 50

Essa si sviluppa complessivamente per circa 1,14 km e lungo il tracciato interseca diverse strade di tipo rurale.

Il tratto oggetto di intervento, in conformità con la scheda sintetica inviata alla Regione Puglia e dei fondi disponibili rinvenienti dalle economie di gara di precedenti interventi finanziati dalla stessa misura, ha una lunghezza di circa 0,37 km come da elaborato grafico. La larghezza media della carreggiata esistente è di circa 3,80 m.

Dopo un attento rilievo metrico e sopralluogo visivo dello stato dei luoghi (si confronti la documentazione fotografica), sono stati riscontrati i seguenti fenomeni di degrado generati o comunque aggravati e acuiti in tutta la loro criticità in occasione dell'alluvione del 7 e 8 ottobre del 2013 e dei successivi eventi piovosi occorsi fino ad oggi:

- Ondulazioni, fessurazioni, cavità e irregolarità del fondo dovute al ruscellamento;
- Presenza di fango e detriti sulla carreggiata;
- Presenza di rovi e bassa vegetazione spontanea lungo le banchine con annesso restringimento della carreggiata;
- Cedimenti localizzati;
- Detriti e vegetazione infestante lungo la cunetta in terra esistente che risulta pertanto quasi interamente tombata;
- Erosione saltuaria dei cigli stradali.

Alla luce della fenomenologia di degrado riscontrata e dell'importanza della strada per lo sviluppo rurale di cui in premessa, risulta quanto mai necessario procedere ad un intervento finalizzato al ripristino delle condizioni di sicurezza della sede stradale e tale al contempo da scongiurare, per quanto possibile, futuri fenomeni di dissesto o di interruzione di servizio in occasione di eventi piovosi.

3. Descrizione dell'intervento proposto

Nei limiti della spesa stanziata e sulla scorta di quanto descritto, l'intervento proposto è finalizzato al ripristino delle condizioni di sicurezza della sede stradale e alla manutenzione della stessa per scongiurare, per quanto possibile, futuri fenomeni di dissesto lungo un tratto pari a circa 0,37 km.

Nello specifico si prevede di eseguire:

- La fresatura e trasporto a discarica del tappetino di usura di tipo chiuso esistente gravemente ammalorato;
- La pulizia e il ripristino della cunetta in terra esistente a monte della sezione stradale;
- La regolarizzazione e colmatatura delle buche e cavità del fondo esistente con misto granulare stabilizzato;
- La stesura di una mano di attacco in emulsione bituminosa acida al 60%;
- La posa di tappeto in conglomerato bituminoso del tipo drenante per strati di usura dello spessore di 4 cm, costituito da una miscela di pietrischetti provenienti dalla frantumazione di rocce basaltiche (coefficiente levigabilità $CLA > 0.44$), confezionato con bitumi modificati secondo prescrizioni da CSA;
- La pulizia e il decespugliamento delle banchine dalla vegetazione infestante;
- Opere complementari per la sicurezza stradale (segnaletica orizzontale).

Si precisa che le lavorazioni sopra elencate sono esclusivamente quelle ritenute indispensabili per l'incremento della sicurezza stradale e compatibili con la spesa stanziata. Sarebbe opportuno in futuro estendere l'area di intervento per l'intera lunghezza del tracciato stradale esistente e non interessato dal presente progetto anch'essa affetta dalle medesime criticità.

L'utilizzazione del conglomerato drenante fonoassorbente per la costruzione del manto di usura migliora la sicurezza della circolazione stradale: la porosità di questo rivestimento impedisce in caso di pioggia il ristagno d'acqua, eliminando il rischio di aquaplaning e migliorando la visibilità per i mezzi in transito. Inoltre, la porosità della superficie permette l'abbattimento del rumore generato dal rotolamento dei pneumatici.

L'intervento in oggetto **non altera la geometria** dell'asse del tracciato stradale esistente, **non modifica la larghezza della sede stradale** e, soprattutto, **non prevede alterazioni della tipologia del fondo e della superficie stradale** configurandosi quindi come **intervento di ripristino e manutenzione**.

4. Inquadramento territoriale

La **Strada Comunale n.50 “Girolamo di Santi”**, relativamente al tracciato stradale oggetto di intervento, è sottoposta ad un sistema vincolistico derivante dal PPTR approvato articolato in ragione del particolare contesto in cui essa è inserita.

In particolare, con riferimento alle componenti del PPTR approvato, si riscontra:

- 6.1.1 Componenti Geomorfologiche (Fig. 4.1): La strada per un tratto ricade nella componente “versanti” nella componente “lame e gravine”;
- 6.1.2 Componenti Idrologiche (Fig. 4.2): La strada ricade in un’area soggetta a “vincolo idrogeologico”;
- 6.2.1 Componenti Botanico-Vegetazionali (Fig. 4.3): La strada lambisce per un tratto la componente “boschi” ricadendo per gran parte nella relativa fascia di rispetto e lambisce per un tratto una perimetrazione di “formazioni arbustive in evoluzione naturale”;
- 6.2.2 Componenti delle Aree Protette e dei Siti Naturalistici (Fig. 4.4): La strada ricade per un tratto nel Parco Naturale Regionale “Terra delle Gravine” e ricade altresì nel SIC-ZPS “Area delle Gravine”;
- 6.3.1 Componenti Culturali e Insediative (Fig. 4.5): la strada ricade per un tratto nella componente “zone gravate da usi civici” e ricade per un tratto nella fascia di rispetto di “siti storico culturali”;
- 6.3.2 Componenti dei Valori Percettivi (Fig. 4.6): Assenza di vincoli.

L’intervento in oggetto non altera la geometria dell’asse del tracciato stradale esistente, non modifica la larghezza della sede stradale e, soprattutto, non prevede alterazioni della tipologia del fondo e della superficie stradale configurandosi quindi come intervento di ripristino e manutenzione.

E’ di tutta evidenza quindi affermare che i lavori in oggetto non producono alterazioni geomorfologiche e idrogeologiche di alcun tipo e non producono sottrazione di habitat vegetazionale e faunistico rispetto allo stato attuale. L’intervento è pertanto assimilabile a manutenzione di tipo ordinario per la quale non è necessario attivare alcuna procedura di richiesta di parere e/o nulla-osta agli enti territoriali coinvolti.



Figura 4.1: Componenti geomorfologiche



Figura 4.2: Componenti idrologiche

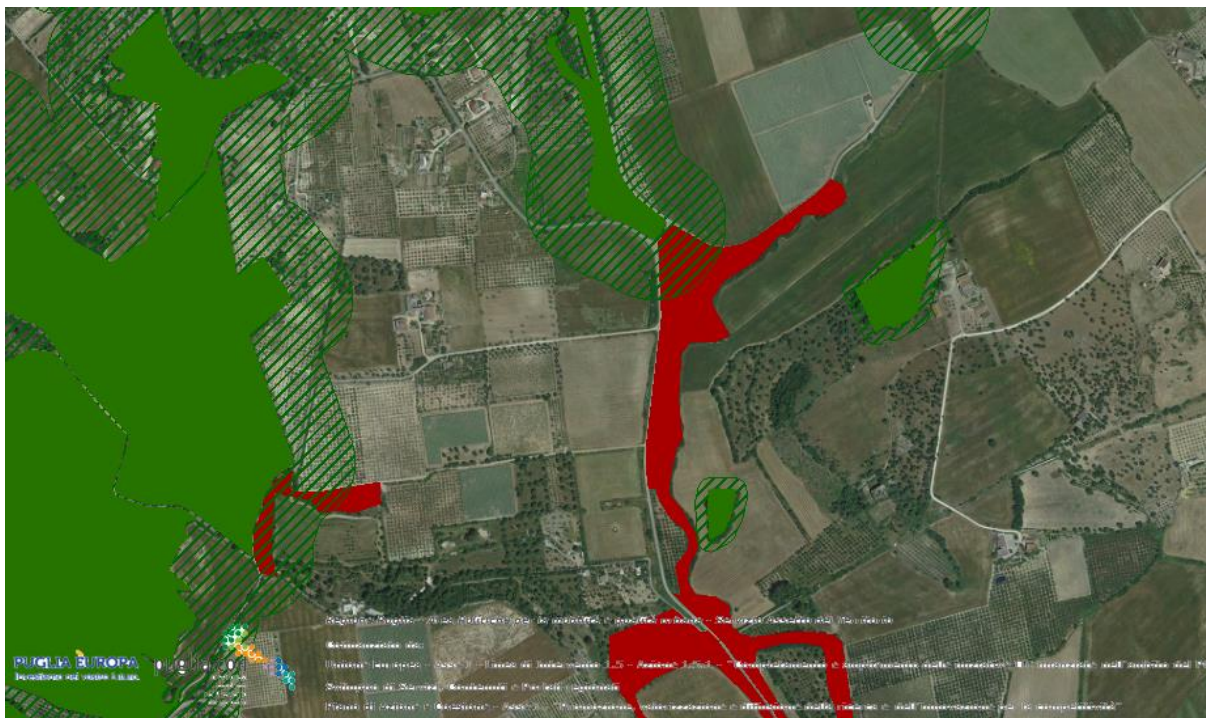


Figura 4.3: Componenti botanico-vegetazionali



Figura 4.4: Componenti delle aree protette e dei siti naturalistici



Figura 4.5: Componenti culturali e insediative



Figura 4.6: Componenti dei valori percettivi

5. Articolazione temporale dell'intervento

Il presente progetto degli interventi di ripristino e manutenzione finalizzati alla messa in sicurezza della **Strada Comunale n.50 "Girolamo di Santi"** prevede, in via presuntiva che sarà meglio esplicitata in occasione dell'acquisizione (nel rispetto dei tempi complessivi) del cronoprogramma allegato al POS dell'impresa affidataria, una durata complessiva dei lavori pari a **15** giorni naturali e consecutivi a partire dalla consegna degli stessi.

In sede di esecuzione materiale dei lavori, l'esecuzione degli interventi maggiormente impattanti sarà effettuata per tratti di strada alla volta minimizzando gli impatti, peraltro esigui, che i lavori avranno sull'ecosistema circostante.

Sono altresì inclusi nel presente appalto gli oneri derivanti dal dover garantire il passaggio dei mezzi lungo la strada e l'accesso ai frontisti.