



COMUNE DI MEOLO
Città Metropolitana di Venezia
Regione Veneto

elaborato n.

1

scala

SETTORE III INFRASTRUTTURE ED URBANISTICA

oggetto

Messa in sicurezza viabilità comunale 2021

data

PROGETTO: luglio 2021

VARIANTE:

FILE: asfaltature 2021

contenuto

- Relazione tecnica
- Quadro Economico di spesa

committente

Comune di Meolo
Piazza Martiri della Libertà n. 1 30020 Meolo VE
C.F. 93001510275 P. IVA: 00671710275
mail : meolo@comune.meolo.ve.it
pec: comune.meolo.ve@pecveneto.it

r.up.

arch. Perissinotto Massimo
Piazza Martiri della Libertà n. 1 30020 Meolo VE
tel. 0421 1670740
mail : perissinotto.massimo@comune.meolo.ve.it
pec: comune.meolo.ve@pecveneto.it

progettista e d.l.

arch. Perissinotto Massimo
Piazza Martiri della Libertà n. 1 30020 Meolo VE
tel. 0421 1670740
mail : perissinotto.massimo@comune.meolo.ve.it
pec: comune.meolo.ve@pecveneto.it



PROGETTO DI FATTIBILITA' DEFINITIVO - ESECUTIVO

RELAZIONE TECNICA

PREMESSA

Il progetto prevede la messa in sicurezza della viabilità comunale attraverso interventi puntuali dislocati nelle frazioni di Losson e Marteggia nonché nel capoluogo del Comune di Meolo.

Si descrivono di seguito gli interventi :

Capoluogo: via Diaz – via Mazzon

Trattasi di strada comunale a senso unico che consente la circolazione perimetrale del centro urbano di Meolo, il manto asfaltico a seguito di numerosi interventi sulle reti tecnologiche che si sono susseguiti nel corso degli anni risulta ammalorato in più punti in corrispondenza della parte carrabile della strada, mentre la pista ciclabile è in buono stato di manutenzione. Il progetto prevede la fresatura della porzione di carreggiata destinata agli autoveicoli sino alle strisce di delimitazione con la pista ciclabile, oltre alla sistemazione di un tratto di marciapiede all'altezza dell'incrocio con via Mazzon e nel proseguimento della stessa via al fine di garantire la sicurezza dei pedoni.

Capoluogo : Via Roma.

Trattasi di asse principale di collegamento tra la zona dei plessi scolastici, il centro urbano di Meolo e le frazioni di Marteggia e Cà Tron attraverso il sottopasso che consente di superare la ferrovia, a seguito dei numerosi interventi sui sotto-servizi presenti la strada presenta numerosi avvallamenti e zone di asfalto deteriorate per cui risulta necessario provvedere al rifacimento del manto d'usura previa fresature del manto esistente.

E' presente anche un tratto di strada laterale di proprietà comunale con pavimentazione in macadam ordinario privo di manto asfaltico da realizzare ex-novo,previa verifica delle pendenze al fine di garantire un corretto sgrondo delle acque piovane.

Capoluogo: via Borgonuovo.

Trattasi di strada a servizio di lottizzazione residenziale a scarso traffico adiacente ad un area verde di proprietà comunale, che rileva la presenza di tratti di pavimentazione ammalorati evidenziati nella documentazione fotografica allegata.

Il progetto prevede la fresatura ed il rifacimento del manto d'usura previo risanamento del binder di appoggio, e la sistemazione delle banchine laterali in

corrispondenza degli accessi carrai esistenti al fine di garantire il corretto deflusso delle acque meteoriche.

Inoltre risulta necessario provvedere alla sistemazione delle aiuole alberate in fregio all'area verde in quanto le essenze arboree presenti crescendo hanno danneggiato le cordone a delimitazione delle aiuole stesse compromettendo la praticabilità del marciapiede, per cui in corrispondenza del marciapiede ovest si prevede la demolizione del marciapiede oramai impraticabile e l'allargamento dell'area verde esistente, mentre per le aiuole alberate si prevede l'allargamento delle stesse in modo da evitare il sollevamento del manto asfaltico.

Capoluogo : via Castelletto.

Trattasi di strada comunale che consente di raggiungere la SR n. 89 “Treviso – mare” dal centro di Meolo, in fregio al canale “Meolo” il guard rail a protezione della riva sinistra, a seguito del parziale cedimento degli elementi verticali di fondazione non garantisce la sufficiente protezione laterale dei mezzi circolanti, per cui risulta necessario provvedere alla sostituzione del vecchio guard rail con nuova barriera stradale certificata in conformità alla normative vigente.

In presenza del corso d'acqua principale di Meolo si prevede l'installazione di barriere in corten anziché di quelle normali in acciaio zincato viste le peculiarità del sito al fine di ridurre al minimo l'impatto dell'installazione.

Capoluogo : via Vallio.

Via Vallio costituisce il collegamento principale alternativo alla SR n. 89 “Treviso – mare” con il limitrofo Comune di Roncade. Il progetto prevede un intervento simile alle altre via ovvero il rifacimento del manto asfaltico d'usura previa fresatura del manto esistente al fine di interrompere il fenomeno di degrado superficiale, conservando il dosso esistente.

Località Marteggia : Via Minzoni – via Montin

Trattasi di viabilità interna alla frazione di Marteggia, caratterizzata da traffico locale in prevalenza costituito da residenti, via Montin e via Minzoni possono classificarsi come strade interne di lottizzazione residenziale realizzate negli anni ottanta.

Il manto d'usura di via Don Giovanni Minzoni non è mai stato rifatto e risulta ammalorato in più punti, per cui necessita un intervento di manutenzione straordinaria urgente.

Inoltre in corrispondenza dei marciapiedi di via Don Vito Montin sono presenti numerosi passi carrai ammalorati e rovinati che costituiscono pericolo per i pedoni.

Si prevede il risanamento della viabilità destinata ai veicoli di via Don Giovanni Minzoni mediante fresatura e sagomatura della sezione per poi procedere alla realizzazione del manto d'usura e relativa segnaletica orizzontale.

Si procederà anche al rifacimento del manto d'usura dei marciapiedi di via Don Vito Montin previa riparazione puntuale degli accessi carrai ammalorati.

In corrispondenza dell'incrocio tra via Don Giovanni Minzoni e via Terranuova, a seguito di verifica sulla posizione del confine di proprietà che corrisponde alla recinzione esistente, si procederà all'asfaltatura della zona attualmente inghiaiaata previa verifica delle pendenze al fine di garantire lo sgrondo delle acque meteoriche.

Località Losson : Via Ungaretti – via Leopardi.

Trattasi di viabilità con aree a parcheggio, interne alla frazione di Losson, caratterizzata da traffico locale in prevalenza costituito da residenti, via Ungaretti e via Leopardi possono essere classificate come strade interne di lottizzazione residenziale realizzate negli anni ottanta.

Il manto d'usura della carreggiata stradale di entrambi le vie non è mai stato rifatto e risulta ammalorato in più punti, per cui necessita un intervento di manutenzione straordinaria urgente.

Inoltre in corrispondenza del marciapiede di via Leopardi sono presenti numerosi passi carrai ammalorati e rovinati che costituiscono pericolo per i pedoni.

Si prevede il risanamento della viabilità destinata ai veicoli di entrambi le vie mediante fresatura per poi procedere alla realizzazione del manto d'usura e relativa segnaletica orizzontale.

Si procederà anche al rifacimento del manto d'usura dei marciapiedi della sola via Leopardi previa riparazione puntuale degli accessi carrai ammalorati.

Al fine di separare la pavimentazione in asfalto dalle aree verdi presenti in entrambi le vie, si prevede la realizzazione di una nuova cordona in calcestruzzo che agevola la manutenzione dell'area verde e consente di preservare l'asfalto dalle erbe infestanti.

INQUADRAMENTO TERRITORIALE:

Le aree di intervento sono in proprietà comunale come risulta dall'estratto di mappa in tavola grafica, per cui non si rende necessaria l'acquisizione di aree private senza l'aggravio di procedure espropriative.

Eventuali opere aggiuntive richieste dai privati in fregio agli interventi saranno realizzate solo nell'interesse della migliore riuscita dell'intervento previa autorizzazione dei proprietari.

Lo strumento urbanistico vigente classifica l'area come viabilità, destinazione compatibile con il tipo di intervento proposto.

Strumenti Urbanistici vignetati del Comune di Meolo:

Piano degli Interventi – vigente – Settembre 2016

Piano di Assetto del Territorio – Approvato – Marzo 2009

Vincoli paesaggistici : assenti

OBIETTIVI DEL PROGETTO:

Provvedere al risanamento del manto stradale della viabilità comunale e dei marciapiedi deteriorati ed ammalorati in più punti al fine di migliorare la sicurezza degli utenti.

CRITERI ALLA BASE DELLE SCELTE PROGETTUALI:

I criteri ordinatori dell'intervento traggono origine dall'analisi della situazione attuale mediante rilievo della viabilità esistente, ed analisi delle metodologie di intervento in considerazione. La progettazione in materia di lavori pubblici si articola ai sensi del Dlgs 50/2016, secondo tre livelli di successivi approfondimenti tecnici, in progetto di fattibilità tecnica ed economica, progetto definitivo e progetto esecutivo consentendo di unire uno o più fasi. Lo stesso d. Lgs. 50/2016 con l'art 123, comma 4 del Codice stabilisce *"La stazione appaltante, in rapporto alla specifica tipologia e alla dimensione dell'intervento indica le caratteristiche, i requisiti e gli elaborati progettuali necessari per la definizione di ogni fase di progettazione, E' consentita, altresì, l'omissione di uno o di entrambi i primi due livelli di progettazione, purché il livello successivo contenga tutti gli elementi previsti per il Livello omissso, salvaguardando la qualità di progettazione"*, quindi essendo in stesura del progetto esecutivo si procede a verificare:

Il soddisfacimento dei fabbisogni della collettività:

Il primo punto dell'art. 23 del Dlgs 50/2016, da tenere in considerazione nella progettazione di una opera pubblica, è la necessità effettiva della realizzazione dell'opera. Il soddisfacimento dei fabbisogni della collettività, nel progetto in questione, l'obiettivo principale è la sicurezza degli utenti delle infrastrutture viarie comunali.

La conformità alle norme ambientali, urbanistiche e di tutela dei beni culturali e paesaggistici, nonché il rispetto di quanto previsto dalla normativa in materia di tutela della salute e della sicurezza:

Il progetto in esame rispetta la conformità alle norme ambientali, di tutela dei beni culturali e paesaggistiche nonché alle normative in materia di salute e della sicurezza, in dettaglio ai sensi dell'art. 2 comma 1 del d.p.r. n. 31 del 13/02/2017, trattandosi di opere classificabili al punto A.10 ovvero “opere di manutenzione e adeguamento degli spazi esterni, pubblici o privati, relative a manufatti esistenti, quali marciapiedi, banchine stradali, aiuole, componenti di arredo urbano, purché eseguite nel rispetto delle caratteristiche morfo-tipologiche, dei materiali e delle finiture preesistenti, e dei caratteri tipici del contesto locale”, non risulta necessario acquisire l'autorizzazione paesaggistica.

Il rispetto dei vincoli idrogeologici, sismici e forestali nonché degli altri vincoli esistenti:

Le aree oggetto di intervento interne ai nuclei residenziali non sono sottoposte a vincoli idrogeologici, forestali.

La compatibilità con le preesistenze archeologiche:

Non risulta che le aree interessate abbiano interesse archeologico, trattandosi di aree già destinate a viabilità.

Accessibilità e adattabilità secondo quanto previsto dalle disposizioni vigenti in materia di barriere architettoniche:

Il progetto prevede la sistemazione di alcuni tratti di marciapiedi che verranno adeguati alla normativa vigente attraverso l'eliminazione dei dislivelli esistenti che compromettono la mobilità delle persone con ridotta capacità motoria.

Sono stati eseguiti diversi sopralluoghi per verificare lo stato delle zone oggetto di intervento, al fine di acquisire le informazioni necessarie alla stesura del presente Progetto

di fattibilità economica e tecnica. Il progetto esecutivo è stato redatto sulla base di rilievo celerimetrico- topografico, verificato sulla base della carta tecnica regionale.

Bilancio di produzione di materiali da scavo e/o rifiuti:

Le disposizioni sono riferite alla gestione dei rifiuti speciali prodotti dalle attività di costruzione, demolizione e scavi. Non rientrano nella definizione di rifiuto le terre e rocce da scavo destinate ad effettivo riutilizzo diretto che pertanto sono escluse dall'applicazione di tale normativa e dell'intera disciplina sui rifiuti, a condizione però che non provengano da siti inquinati e da bonifiche ed abbiano comunque limiti di accettabilità inferiori a quelli stabiliti dalle norme vigenti, nonché il materiale venga avviato a reimpiego senza trasformazioni preliminari e secondo le modalità previste dalle autorità amministrative competenti. Le destinazioni previste per l'utilizzo delle terre e rocce da scavo sono i rinterri, i riempimenti, le modellazioni e i rilevati nell'ambito del cantiere. Nel presente progetto, per le terre e rocce da scavo, sono state adottate tutte le misure volte a favorirne in via prioritaria il reimpiego diretto, mentre il materiale da scavo non utilizzato direttamente in situ, dovrà essere avviato, secondo le modalità autorizzative già richiamate, ad altre attività di valorizzazione e/o a discarica. I materiali non pericolosi derivanti dalle operazioni di demolizione della viabilità attualmente esistente, effettivamente avviati al riutilizzo diretto all'interno dello stesso cantiere, previa selezione, vagliatura e riduzione volumetrica, non rientrano nella classificazione di rifiuti. Nelle fasi realizzative dovranno essere adottate tutte le misure atte a favorire la riduzione di rifiuti da smaltire in discarica, attraverso operazioni di reimpiego, previa verifica della compatibilità tecnica al riutilizzo in relazione alla tipologia dei lavori previsti. Al fine di limitare la produzione dei rifiuti inerti si dovrà:

- favorire in ogni caso, ove possibile, lo stoccaggio selettivo dei residui e la conseguente suddivisione dei rifiuti in categorie merceologiche omogenee;
- favorire, direttamente nel luogo di produzione, una prima cernita dei materiali residui in gruppi di materiali omogenei puliti;
- prevedere, ove possibile, precise modalità di riutilizzo in cantiere dei materiali residui, per il loro reimpiego nelle attività di costruzione;
- conferire i rifiuti inerti presso i diversi impianti di gestione presenti sul territorio comunale e/o provinciale e regolarmente autorizzati ai sensi della vigente normativa.

Il conferimento in discarica dovrà avvenire con le modalità previste dalla normativa vigente esclusivamente nei casi in cui non risulti possibile riutilizzare e/o recuperare i materiali da

scavo e demolizione. Dall'attività di scavo e di demolizione deriveranno prodotti che in parte saranno riutilizzati nell'ambito della realizzazione dei sottofondi ed in parte saranno conferiti presso idonei impianti di recupero o di conferimento finale. Tale materiale, la cui quantità effettiva sarà valutata nel corso di esecuzione dei lavori, sarà avviato presso autorizzato impianto per il recupero di rifiuti non pericolosi, la cui individuazione si rinvia a fase successiva. Al termine dei lavori dovranno essere comunicate agli enti competenti le effettive produzioni di rifiuti e la loro destinazione (riutilizzo, recupero, smaltimento, trasporto). La superficie dedicata al deposito temporaneo deve, in via preferenziale, essere individuata in un'area di impianto già adibita a piazzale allo scopo di evitare l'eventuale contaminazione dei suoli. Le aree di deposito sono poste planimetricamente in zone tali da minimizzare i percorsi dei mezzi interni al cantiere e dei mezzi trasportatori a destino finale per le operazioni di carico, in modo da evitare interferenze con le attività di cantiere. L'area di deposito dovrà essere provvista di opportuni sistemi di isolamento delle aree esterne, quali cordoli di contenimento, e pendenze del fondo appropriato, volte al contenimento di eventuali acque di percolazione. Le acque di percolazione eventualmente prodotte dovranno essere inviate alla rete di drenaggio delle acque meteoriche dilavanti prevista nel progetto. Ove si preveda lo stoccaggio del materiale direttamente sul piano di appoggio dell'area di deposito, senza l'utilizzo di contenitori, si dovrà provvedere alla separazione del materiale dal fondo con opportuno materiale impermeabilizzante selezionato in funzione della tipologia di materiale stoccato e del grado di contaminazione dello stesso.

Compatibilità Idraulica.

Per quanto attiene a quanto previsto dalla D.G.R. (Deliberazione della Giunta Regionale del Veneto) n. 2948 del 06.10.2009, si tralascia la verifica dell'invarianza idraulica in quanto non si prevede un aumento significativo di superficie impermeabilizzata, ma solo il rifacimento della pavimentazione di aree già asfaltate.

Criteri Minimi Ambientali.

Dal 2 febbraio 2016, in seguito all'approvazione della Legge 221/2015 è entrato in vigore l'obbligo per tutte le Pubbliche Amministrazioni, di inserire i Criteri Ambientali Minimi (CAM) negli appalti pubblici dei lavori, beni e servizi. Il D.M. 11/01/2017 (Allegato 2) ha aggiornato i Criteri Ambientali Minimi per l'edilizia, da applicarsi per le nuove costruzioni, ristrutturazioni, e manutenzione di edifici e opere pubbliche. Il nuovo Codice degli Appalti

(D.lgs. 18 aprile 2016, n. 50) ha integrato tutte le novità introdotte dalla Legge 221/15, imponendo quindi l'inserimento nella documentazione progettuale e di gara delle specifiche tecniche e delle clausole contrattuali definite nei Criteri Ambientali Minimi per l'edilizia che devono essere applicati per l'intero valore delle gare. Ciò contribuirà in modo sostanziale al raggiungimento dell'obiettivo nazionale di risparmio energetico di cui all'art. 3 del Decreto legislativo 4 luglio 2014, n. 102 ed anche al conseguimento degli obiettivi nazionali previsti dal Piano d'azione per la sostenibilità ambientale dei consumi della pubblica amministrazione – revisione 2013, coerentemente con le indicazioni Comunicazione COM (2011)571 “Tabella di marcia verso l'Europa efficiente nell'impiego delle risorse” ed in funzione dell'obiettivo di promuovere modelli di produzione e consumo sostenibili e modelli di “economia circolare” secondo quanto previsto dalla Comunicazione sull'economia circolare I criteri definiti nel CAM sono inoltre tenuti in considerazione come uno dei criteri oggettivi attraverso i quali individuare l'offerta economicamente più vantaggiosa. Le Pubbliche Amministrazioni e le Centrali di Committenza debbono quindi applicare le specifiche tecniche e le clausole contrattuali contenute nei Decreti Ministeriali relativi ai CAM. In relazione alle specificità del presente intervento i CAM in parte ad esso pertinenti sono quelli introdotti dalle seguenti disposizioni normative: decreto 11 gennaio 2017 (Allegato 2), che fornisce i CAM per l'affidamento del servizio di progettazione e lavori per la nuova costruzione, ristrutturazione e manutenzione di edifici pubblici; che fornisce i C.A.M. - 2.5.(specifiche tecniche di cantiere).

Il progetto e la successiva realizzazione dell'opera deve porsi come obiettivo prioritario l'efficienza, il risparmio nell'uso delle risorse, deve altresì ridurre l'uso di sostanze pericolose nella fase di realizzazione e arrivare a una riduzione significativa nella produzione di rifiuti non riciclabili.

In questo senso si elencano:

Uso efficiente delle risorse naturali:

Contenuto di materiali non convenzionali (riciclati o sottoprodotti o artificiali) nelle varie parti della pista ciclabile in funzione della disponibilità sul territorio e della distanza di trasporto.

Nel rispetto delle norme vigenti ed in particolare delle comuni specifiche tecniche relative alla qualità e durabilità delle strade, il progetto deve prevedere l'utilizzo di materiali non convenzionali, ovvero sottoprodotti, materiali riciclati o recuperati, e materiali di origine diversa dai prodotti delle cave e delle miniere, come di seguito specificato:

- almeno il 30% in volume dei materiali costituenti sottofondo, piano di posa e rilevato, complessivamente considerati, deve essere costituito da materiali non convenzionali, come sopra definiti, a condizione che questi provengano da un luogo di produzione o di deposito che non disti dal luogo di impiego oltre 3 volte più della distanza dal luogo di produzione o di deposito dei corrispondenti materiali convenzionali;
- almeno il 30% in volume dei materiali costituenti gli strati della pavimentazione stradale, complessivamente considerati, deve essere costituito da materiali non convenzionali, come sopra definiti, a condizione che questi provengano da un luogo di produzione o di deposito che non disti dal luogo di impiego oltre 3 volte più della distanza dal luogo di produzione o di deposito dei corrispondenti materiali convenzionali;
- nei lavori che comportano interventi di demolizione, almeno il 50% del materiale demolito deve essere utilizzato nella stessa opera. Tale percentuale può essere ridotta qualora se ne dimostri l'inattuabilità tecnica. In tal caso, si dovrà impiegare la percentuale più alta possibile, e comunque sopra il 20%.

La Ditta Affidataria dovrà utilizzare materiali (marchiati CE e conformi al Regolamento UE 305/2011) che contengano materiali provenienti da prodotti riciclabili. Le schede tecniche dovranno indicare la % di materiale riciclato impiegato in ogni singolo prodotto che la Ditta Affidataria intende impiegare .

Riutilizzo delle terre di scavo in cantiere.

Il contraente dovrà' effettuare una verifica precedente o immediatamente dopo l'inizio delle operazioni di scavo e demolizione al fine di determinare ciò' che può' essere riutilizzato, riciclato o recuperato. Tale verifica include le seguenti operazioni:

- individuazione e valutazione dei rischi di rifiuti pericolosi che possono richiedere un trattamento o un trattamento specialistico, o emissioni che possono sorgere durante la demolizione;
- una stima delle quantità' con una ripartizione dei diversi materiali da costruzione;
- una stima della percentuale di riutilizzo e il potenziale di riciclaggio sulla base di proposte di sistemi di selezione durante il processo di scavo e demolizione;
- una stima della percentuale potenziale raggiungibile con altre forme di recupero dal processo di demolizione.

Durabilità e riciclabilità delle opere costruite:

Durabilità delle opere: si prevede le seguenti durate in servizio senza interventi di manutenzione:

- 40 anni per il rilevato
- 10 anni per la pavimentazione (ad eccezione dello strato di usura).

Progettazione per il futuro riciclaggio dell'opera: Il progetto prevedere materiali che, sia per caratteristiche fisiche che per tecniche di messa in opera, siano recuperabili e riciclabili a fine vita in misura non inferiore all'80% in volume.

Protezione della salute umana:

Al fine di preservare la sicurezza dei lavoratori la temperatura massima di lavorazione dei conglomerati bituminosi non dovrà superare i 140 °C.

del rapporto tra qualità e costo dell'intervento.

Relazione Geologica e caratteristiche del terreno e sottofondi:

Per quanto attiene alle caratteristiche del terreno e dei sottofondi esistenti si fa riferimento alla relazione geologia trasmessa in data 27/07/2021 n. 7397 di prot. Redatta dal dott. Stefano Conte.

PRINCIPALI LAVORAZIONI:

Valutati attentamente i risultati del rilievo dello stato di fatto, si prevede di intervenire con le seguenti lavorazioni :

- fresatura parti ammalorate per uno spessore variabile di 3,5 cm. – 5 cm. per asportare le parti deteriorate di asfalto e per preparare il piano di posa del manto d'usura;
- ripristino delle parti oggetto di fresatura con strato di Bynder in asfalto diametro inerti 0-12/14 mm.;
- realizzazione ricariche per sagomatura sede stradale con strato di Bynder in asfalto diametro inerti 0-24 mm.;
- risagomatura sezione stradale con roccetta tipo spezzato di Sarone in corrispondenza della pavimentazione in macadam di via Roma e via Terranuova;
- realizzazione tappeto d'usura spessore 3-4 cm. mediante conglomerato bituminoso diametro inerti 0-12 mm.;

- realizzazione di segnaletica orizzontale come prescritto dalla normativa del Codice della Strada.
- fresatura manto asfaltico dei marciapiedi;
- risanamento sottofondo accessi carrai ammalorati mediante demolizione sottofondo in calcestruzzo;
- formazione di nuovo sottofondo in calcestruzzo armato con rete elettrosaldata, ove necessario;
- sostituzione cordone ammalorate ove necessario;
- risanamento aiuole con essenze arboree mediante spostamento cordone e risanamento superfici in asfalto;
- rimessa in quota cordone degli accessi carrai inutilizzati con preparazione del sottofondo in calcestruzzo;
- realizzazione del manto d'usura sui marciapiedi con inerti 0-12 mm. spessore 3 cm.
-

INTERFERENZE CON SOTTOSERVIZI

Dai sopralluoghi effettuati e dalla documentazione agli atti non si rileva la presenza di sottoservizi interferenti, trattandosi di recupero del manto stradale non si prevedono scavi e/o lavorazioni che interessano le reti tecnologiche esistenti, tuttavia si prevede la messa in quota di tutti i pozzetti e caditoie esistenti al fine di evitare ristagni d'acqua superficiali.

In ogni caso prima dell'approvazione del progetto definitivo saranno interessati gli enti erogatori dei servizi per il tracciamento delle reti tecnologiche esistenti.

SISMICA

Secondo l'ordinanza n. 3274 del 20-03-2003 “Primi elementi in materia di criteri generali per la classificazione sismica del territorio nazionale e di normative tecniche per le costruzioni in zona sismica” il Comune di Meolo ricade in zona 3 – “Zona con pericolosità sismica bassa”, trattandosi di recupero del manto stradale non ci sono implicazioni per quanto attiene la normativa sismica.

CRONOPROGRAMMA DEI LAVORI

Si stima che per la realizzazione dei lavori, considerando che i lavori inizieranno presumibilmente il 15 settembre 2021 per cui si protrarranno per tutta la stagione invernale, sarà necessario un periodo di tempo almeno pari a 120 giorni naturali consecutivi, comprese le pause per consentire la maturazione del fondo asfaltico e del

sottofondo in calcestruzzo in corrispondenza degli accessi carrai da recuperare, da concordare con il d.l..

Principali riferimenti normativi :

Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 - "Nuovo Codice della Strada";

Decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495 - "Regolamento di esecuzione ed attuazione del N.C.S.

Direttive Ministeriali per "Redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico" (G.U. n. 146 del 24 giugno 1995) per l'applicazione, in ambito urbano, delle disposizioni contenute nell'art. 36 del Codice della Strada;

Legge 19 ottobre 1998, n. 366 - "Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica";

Decreto Ministeriale 5 novembre 2001 - "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade";

Decreto Ministeriale 19 aprile 2006 - "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali";

Decreto Legislativo 15 marzo 2011 n. 35 - "Gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali";

Decreto Ministeriale 2 maggio 2012, n.137 - "Linee guida per la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali".

Per quanto non riconducibile a formali disposizioni normative, per la progettazione di livello definitivo ed esecutivo si farà riferimento alle raccomandazioni CNR - UNI ed alla letteratura tecnica di settore nonché alle normative in itinere.

il progettista : arch. Massimo Perissinotto



QUADRO ECONOMICO

importo dei lavori	€ 301.263,51
oneri sicurezza non soggetti a ribasso	€ 5.400,00
sommano lavori	€ 306.663,51
 somme a disposizione	
Iva 22 % sui lavori	€ 67.465,97
spese tecniche al lordo di iva ed oneri previdenziali per prestazioni specialistiche (relazione geotecnica – validazione)	€ 7.600,00
incentivo funzioni tecniche art. 113 d.lgs 50/2016	€ 6.133,27
contributi ANAC	€ 225,00
imprevisti ed arrotondamenti	€ 1.912,25
totale somme a disposizione	€ 83.336,49
 TOTALE COMPLESSIVO	 € 390.000,00

il progettista : arch. Massimo Perissinotto

