

## Indice

1. Premesse.....	2
2. Analisi dello stato di fatto.....	2
3. Descrizione dell'intervento ed illustrazione delle scelte.....	3
4. Disponibilità delle aree.....	4
5. Verifiche procedurali.....	4
6. Accessibilità, utilizzo e piano di manutenzione delle opere.....	4
7. Calcolo della spesa.....	5

## **1. Premesse**

La Provincia di Savona è proprietaria di un patrimonio viario di competenza pari a circa 693 km. di viabilità suddivisi in n° 77 strade, ripartite uniformemente su tutto il territorio della Provincia e quindi aventi caratteristiche geomorfologiche e altimetriche diverse fra loro. Infatti si passa dalle strade che si distendono lungo la costa a quelle che uniscono la riviera con la Valle Bormida ed il Sassellese, per finire con quelle che percorrono esclusivamente territori dell'entroterra.

La presente relazione, vuole presentare il progetto per la sistemazione di tratti di strada provinciale, situati nell'entroterra del territorio della Val Bormida, che presentano uno stato di degrado particolarmente pericoloso per la viabilità e per il transito in sicurezza dei ciclisti.

Le problematiche riguardano il sottofondo stradale e la piattaforma stradale, ricariche e manto di usura in conglomerato bituminoso oramai vetusto e consumato, anche in considerazione della inadeguata manutenzione ordinaria, che a causa delle ultime vicissitudini che interessano le ristrutturazioni delle Provincie, hanno portato nelle casse delle stesse sempre meno fondi e possibilità di interventi mirati.

Tali situazioni, ripetute negli anni, e la mancanza di fondi necessari al mantenimento dell'intero manto stradale, ha provocato il degrado di tratti di asfalto, che presentano buche ed avvallamenti pericolosi per la viabilità, anche nel periodo primaverile ed estivo, per la presenza di un notevole traffico, anche di cicli e motoveicoli.

Tale situazione ha portato ad un peggioramento delle pavimentazioni stradali, che in alcuni casi sono al limite della percorribilità ai fini della sicurezza stradale e che sono ormai tappezzate di cartelli di segnaletica di pericolo, di limitazione di carico e di limite di velocità, al fine di avvertire gli utenti delle problematiche dei vari tratti di strada.

In effetti, percorrendo le provinciali, si può notare come nessuna delle arterie può essere considerata efficiente dal punto di vista degli asfalti e che tutte avrebbero bisogno di un intervento riparatore, partendo da piccoli rappezzi per chiudere i buchi formatosi, a distese di conglomerato nei tratti più danneggiati e compromessi.

## **2. Analisi dello stato di fatto**

In considerazione della situazione in cui versa una parte delle pavimentazioni bituminose delle strade provinciali, con l'importo disponibile sarà sicuramente possibile solo adeguare i tratti di strada più bisognosi d'intervento. Nel presente progetto si sono prese in considerazione le provinciali maggiormente bisognose di un intervento straordinario per il risanamento della piattaforma stradale anche in considerazione del volume di traffico che le percorre fra quelle che hanno bisogno di interventi di manutenzione straordinaria per il ripristino del piano viabile. Pertanto si è elaborato un progetto legato a priorità basate su parametri di sicurezza e percorribilità

che hanno portato all'individuazione dei punti maggiormente bisognosi riferiti al grado di percorribilità e pericolosità, come risulta dall'elenco di seguito riportato:

**1) SP 29 “del Colle di Cadibona”**

km 151 circa

**2) SP 28bis “del Colle di Nava”**

tratti prima e dopo l'incrocio con la SP 11 in loc. Marghero;

**3) SP 51 “Bormida di Millesimo”**

- Dal km. 13+550 al km. 13+900;

**4) SP 15 “Carcare – Pallare – Bormida – Melogno”**

- Dal km. 13+000 al km. 14+350 circa;

**5) SP 16 “di Osiglia”**

- Dal km. 10+000 al km. 11+300;

**6) SP 5 “Altare – Mallare”**

- Dal km. 4+300 al km. 4+600;

### **3. Descrizione dell'intervento ed illustrazione delle scelte**

Uno degli obiettivi principali dell'intervento in questione è la messa in sicurezza di diversi tratti di strada che attualmente sono caratterizzati da geometrie di percorso ammalorate a causa delle cattive condizioni del manto di usura che ne compromettono il grado di sicurezza, risultando non più idoneo all'utilizzo per il quale lo stesso è destinato.

E' importante evidenziare che tali arterie sono molto trafficate anche dalle utenze deboli (motociclisti, ciclisti, ecc), che subiscono un maggior influsso negativo dalle condizioni del manto.

E' intenzione dell'Amministrazione aumentare in modo sensibile il grado di sicurezza dei tratti interessati dal progetto, in modo da offrire una concreta risposta agli utenti ed ai cittadini, limitando così il numero degli incidenti che gravano negativamente sulla salute delle persone creando inoltre un onere negativo a carico della comunità. Lo stato di fatto delle situazioni interessate dagli interventi, risulta non sempre ottimale dal punto di vista geometrico e funzionale, creando delle criticità potenzialmente pericolose per la circolazione (restringimenti, scarsa visibilità e di intersezione per lo smistamento del traffico in altre direzioni ecc).

Quindi emerge con maggiore intensità l'alto grado di importanza che riveste l'intervento progettato.

Dal lato tecnico si elencano essenzialmente le modalità di intervento da adottare:

- preventiva pulizia del piano viabile;
- scarificazione di alcuni tratti di pavimentazione;
- ricariche e risagomature del piano viabile ove necessario mediante una preventiva stesa di conglomerato bituminoso “bynder”;

- posa in opera di conglomerato bituminoso “tappeto”;
- formazione della segnaletica orizzontale con vernice rifrangente.

#### **4. Disponibilità delle aree**

Le aree necessarie per gli interventi risultano di proprietà della Provincia di Savona, per cui non comporteranno occupazioni e acquisizioni di aree di proprietà privata e quindi in tal senso non si dovrà procedere alle procedure espropriative per l'acquisizione di aree.

#### **5. Verifiche procedurali**

Essendo l'opera una semplice esecuzione del rifacimento del manto stradale senza alcuna modifica di tracciati e/o caratteristiche ambientali visibili non sarà necessario ottenere alcun permesso a costruire o autorizzazione varia.

#### **6. Accessibilità, utilizzo e piano di manutenzione delle opere**

La tipologia degli interventi previsti richiederà l'istituzione di un senso unico alternato durante alcune fasi di lavorazione e della chiusura totale alla circolazione durante altre; non appena le lavorazioni lo consentiranno, dovrà essere ripristinato il traffico in entrambi i sensi di marcia.

Comunque, ogni qual volta saranno necessarie parziali occupazioni della carreggiata, o saranno previste lavorazioni che potrebbero pregiudicare la sicurezza degli utenti della strada, la regolarità e sicurezza del traffico sarà garantita con l'istituzione di cantiere stradale con regolazione del traffico tramite impianto semaforico e l'ausilio di movieri, a carico della ditta esecutrice.

Maggiori specificazioni sull'ordine da tenersi durante le attività del cantiere saranno demandate a successive fasi della progettazione.

Prima dell'inizio dei lavori, occorrerà adottare apposita ordinanza per la modifica del traffico.

Le opere in progetto risultano essere pertinenti all'infrastruttura stradale, pertanto per la loro manutenzione futura si rimanda alla programmazione della manutenzione ordinaria e straordinaria effettuata dall'Amministrazione nell'ambito della programmazione della manutenzione in esercizio della rete viaria di competenza.

Stante la previsione di stesa di conglomerato d'usura per la quasi totalità dell'intervento non si risulta necessario il Piano di Manutenzione. Il personale dell'ente su strada farà ispezione periodicamente e/o ditte in appalto della Manutenzione Ordinaria.

## 7. Calcolo della spesa

Il costo dell'intervento da finanziare ascende a complessivi Euro 575.000,00 come dal calcolo sommario della spesa allegato al progetto come segue:

Lavori	€.	409.830,07		
Manodopera	€.	<u>33.108,68</u>		
<b>Totale Lavori</b>	€.	<b>4.938,75</b>		
Oneri per la sicurezza	€.	<u>12.000,00</u>		
<b>Totale a base d'appalto</b>	€.	<b>454.938,75</b>		
SOMME A DISPOSIZIONE DELL'AMMINISTRAZIONE				
I.V.A. 22% sui lavori	€.	100.086,53		
Altre somme a disposizione	€.	<u>19.974,72</u>		
	€.	120.061,25	€.	<u>120.061,25</u>
<b>Totale complessivo</b>	€.	<b>575.000,00</b>		