



COMUNE CANTAGALLO

AREA TECNICA

MESSA IN SICUREZZA DELLA STRADA DI COMPETENZA COMUNALE VIA DI PERTUGIATA

PROGETTO DEFINITIVO - ESECUTIVO -

Responsabile Unico del Procedimento:
ARCH. NICOLA SERINI - Area Tecnica

Progettista:

*ING. EMILIANO VANNINI
D.T Sintesi Ingegneria srl*



*via Bure Vecchia nord 115
51100 - Pistoia (PT)
cel.339.3676123
e.mail: sintesingegneria@gmail.com
pec: sintesingegneria@pec.it*



Collaborazione:
ING. FRANCESCA SCARSELLI

RELAZIONE GENERALE

DATA: Novembre 2022

R1

elaborato

EMIS.	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO	CONTROLLATO	APPROVATO
01	NOV / 2022	Emissione progetto DEFINITIVO - ESECUTIVO	E.V	E.V	E.V



COMUNE CANTAGALLO

AREA TECNICA

MESSA IN SICUREZZA DELLA STRADA
DI COMPETENZA COMUNALE
VIA DI PERTUGIATA

PROGETTO DEFINITIVO - ESECUTIVO -

RELAZIONE GENERALE

1	PREMESSA	3
2	LO STATO ATTUALE – FINALITA’ DEL PROGETTO	3
3	DESCRIZIONE E FINALITA’ DEL PROGETTO	4
4	INQUADRAMENTO GEOLOGICO DELL’AREA.....	4
5	ASPETTI DI AMBITO ARCHEOLOGICO	5

1 PREMESSA

Ai sensi dell'art. 14 del D.Lgs n° 285 del 30 aprile 1992 "CODICE DELLA STRADA", gli enti proprietari delle strade hanno poteri e compiti da assolvere per garantire la sicurezza e la fluidità della circolazione provvedendo alla loro manutenzione, gestione e pulizia delle loro pertinenze e arredo, delle attrezzature, impianti e servizi, provvedono inoltre al controllo tecnico dell'efficienza delle strade e relative pertinenze, all'apposizione e manutenzione della segnaletica prescritta.

In ottemperanza a quanto sopra riportato l'ufficio tecnico del Comune di Cantagallo ha predisposto un documento denominato "**Quadro delle esigenze manutentive per la messa in sicurezza del territorio e della rete viaria comunale**", che è stato approvato con la **delibera di Giunta comunale n.78 del 24/07/2020**. Attraverso tale documento ricognitivo, al fine di garantire le adeguate condizioni di sicurezza della circolazione sulle strade comunali, è stato definito un generale programma di interventi di manutenzione straordinaria della rete viaria, nell'ambito del quale sono state individuate le priorità come quella dell'intervento oggetto del presente progetto: la riqualificazione e messa in sicurezza di via di Pertugiata dal bivio per Migliana al confine comunale con Vaiano.

2 LO STATO ATTUALE – FINALITA' DEL PROGETTO

L'infrastruttura sopra indicata nel tratto oggetto di intervento, snodandosi in un tracciato abbastanza tortuoso con i connotati tipici di una strada di montagna, è caratterizzata da una carreggiata asfaltata a doppio senso di marcia con larghezza estremamente variabile. Essa presenta allo stato attuale dei tratti discontinui di barriere sul margine laterale stradale di età eterogenea, alcuni dei quali piuttosto datati in relazione al periodo di impianto, con singolari criticità legate in special modo a cedimenti localizzati della banchina e/o arginello stradale sul lato di valle della sezione stradale a mezza costa; situazioni che inficiano le condizioni di inghisaggio al suolo dei montanti di sostegno degli stessi dispositivi di sicurezza. Si riscontrano inoltre talune puntuali deformazioni del dispositivo stesso presumibilmente causate da azioni di contrasto di mezzi operativi, come ad esempio nelle operazioni invernali di spala-neve, e, quale aspetto generale che certo ha favorito il manifestarsi di tali situazioni, la piccola dimensione in larghezza dell'arginello per alcuni tratti del margine laterale stradale sede appunto di impianto delle barriere (talora di per sé con lama arretrata rispetto al limite della carreggiata asfaltata), accompagnate da scarpate di valle a medio-alta acclività. Ovvero situazioni sfavorevoli all'inghisaggio al suolo dei montanti di sostegno. Chiaramente, non essendo un contesto urbanizzato, locali situazioni di indebolimento del ciglio stradale possono essere indotte dallo scorrimento delle acque pluviali, anche se parte del percorso presente una baulatura trasversale tale da favorirne il convogliamento nelle cunette/zanelle di monte, con presenza di cordoni d'unghia e griglie-tombini con recapito ai compluvi naturali. Avvallamenti o assetti trasversali variabili per brevi tratti possono tuttavia, come detto, indurre fenomeni locali di corrivazione sul margine di valle.

Inoltre per buona parte dello sviluppo stradale sono presenti ammaloramenti più o meno significativi della pavimentazione, con la presenza di avvallamenti, ragnatele e distacchi dello strato superficiale di usura, il tutto riconducibile ad una serie di fattori concomitanti che sono in primis la vetustà dei manti d'usura, poi il passaggio dei veicoli e l'azione progressiva degli agenti atmosferici, in particolare nella stagione più fredda, quali neve e ghiaccio che comportano l'utilizzo di sali disgelanti;

3 DESCRIZIONE E FINALITA' DEL PROGETTO

In relazione a quanto sopra argomentato, il progetto prevede una serie di interventi complementari tra loro di manutenzione straordinaria di una significativa parte dell'infrastruttura viaria con:

- riqualifica dei piani viabili mediante rifacimento pavimentazione d'usura e locali risanamenti più profondi;
- opere complementari di regimazione acque di piattaforma, con la riparazione di cunette/zanelle con recapito alle griglie esistenti e/o la realizzazione di nuove;
- rifacimento della segnaletica orizzontale/verticale;
- interventi manutentivi su muri di sottoscarpa in pietra stilata;
- interventi di sostituzione con adeguamento di alcuni tratti di barriere di sicurezza stradale che presentano problematiche di ancoraggio per deficit dimensionale dell'arginello e correlati fenomeni locali di cedimenti di quest'ultimo per corrivazione dell'acqua di piattaforma e/o per inadeguato ammorsamento alla testa di opere d'arte come muri di sottoscarpa o di coronamento di tombini idraulici;
- ripristino di una spalletta a protezione di un piccolo dislivello in corrispondenza di un tombino idraulico sul lato di monte della sede stradale all'altezza del bivio per via di Migliana.

Per maggiori dettagli si rimanda agli elaborati esecutivi allegati.

Una considerazione in merito alla sostituzione dei tratti di barriere di sicurezza stradali esistenti, tra loro discontinui, che presentano gli aspetti critici sopra descritti in relazione allo stato manutentivo e le condizioni di impianto. Il progetto definisce la tipologia delle barriere da installare lungo i tratti stradali citati, all'interno dei confini di intervento sopra precisati, ed individua le relative modalità di installazione in conformità con quanto previsto dalla normativa vigente, attuando altresì la progettazione strutturale delle opere di ancoraggio: cordolo di margine laterale solidale ad un solettone che si estende al disotto della piattaforma stradale. La tipologia materica dei dispositivi è la stessa di quelli sostituiti (in acciaio zincato), ovviamente di concezione tecnica più moderna, ricalcandone nella sostanza lo sviluppo longitudinale. La sede stradale, intesa come carreggiata asfaltata, non viene alterata; ove necessario l'arginello a margine verrà sostituito appunto con il cordolo di ancoraggio che tenderà a favorire il consolidamento della trincea stradale lato valle. Il cordolo sarà realizzato in calcestruzzo idoneo a garantire la necessaria classe di durabilità nel tempo per aggressione chimica (sali disgelanti) ed agenti atmosferici. Tale intervento assume in sé le caratteristiche costruttive generali che accomunano diversi e recenti interventi infrastrutturali sulla viabilità comunale/provinciale nel territorio collinare-montano.

Si precisa che gli elaborati contemplano l'intero sviluppo della strada comunale, anche se poi gli interventi progettati si concentrano in alcuni tratti secondo una logica di priorità concertata con l'Amministrazione.

4 INQUADRAMENTO GEOLOGICO DELL'AREA

Per una descrizione di dettaglio sulla natura geologico e geotecnica dell'area di sedime di alcuni interventi si rimanda alla relazione geologica redatta dal Dott. Geologo Gaddo Mannori.

5 ASPETTI DI AMBITO ARCHEOLOGICO

La previsione di scavi di modesta entità, e unitamente al fatto che l'intervento è ubicato in zona montana lontano da importanti centri abitati, plausibilmente sono da escludere preesistenze di natura archeologica. Inoltre l'area oggetto di intervento di trova all'interno di un'infrastruttura già realizzata, di cui non si hanno in seno all'Amministrazione preesistenti informazioni di interesse archeologico.

Il tecnico

Ing. Emiliano Vannini

D.T SINTESI INGEGNERIA srl