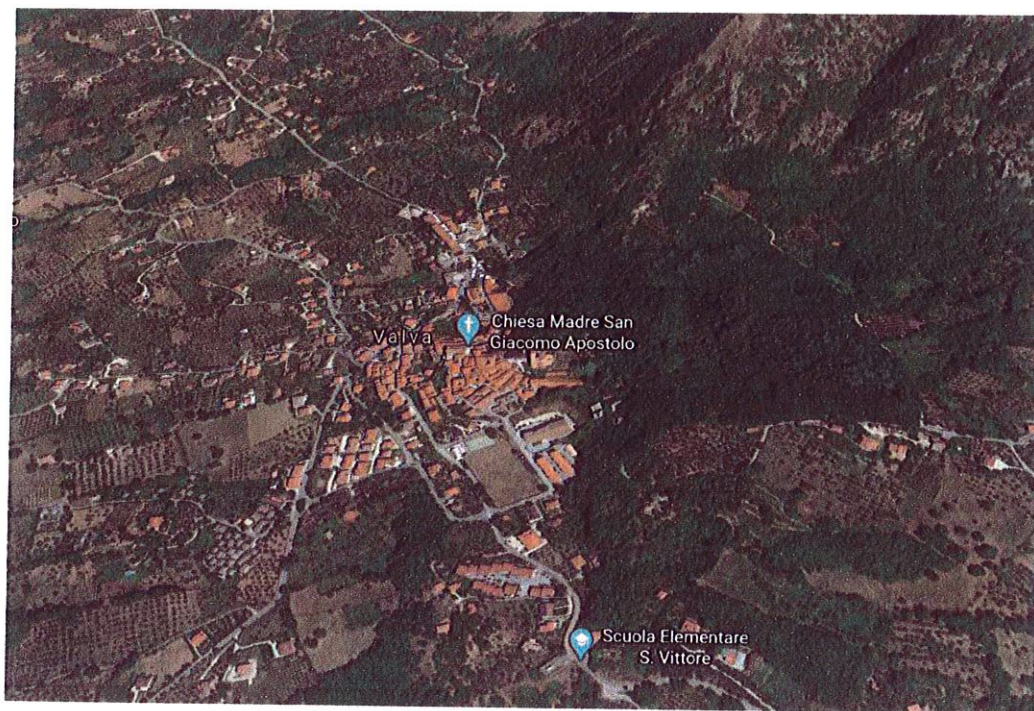


**COMUNE DI
VALVA**
PROVINCIA DI SALERNO



PROGETTO DEFINITIVO/ESECUTIVO

**INTERVENTI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA E MESSA IN
SICUREZZA DELLA "STRADA COMUNALE DESERTE"**



Il Responsabile Unico del Procedimento

Ing. Carmine MALPEDE

Il Sindaco:

Prof. Vito Falcone

ELABORATI:

MARZO 2020

E.D.1 - Relazione Tecnico-Illustrativa

SOMMARIO

1. <i>PREMESSA</i>	2
2. <i>VINCOLI AMBIENTALI</i>	3
3. <i>SITUAZIONE ATTUALE</i>	4
4. <i>DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI</i>	7

1. PREMESSA

Il progetto ha come scopo la realizzazione di interventi straordinari di messa in sicurezza delle caratteristiche della viabilità pubblica minore esistente del Comune di Valva (SA).

Il fine ultimo è favorire la riqualificazione ed il riordino di quella parte di viabilità pubblica già esistente che, nel corso degli anni, si é fortemente depauperata. Intervendendo in tali contesti, quindi, si mira a migliorare le "porte di accesso ai luoghi", migliorare le connessioni tra i due ambiti, ripristinare le relazioni in un'ottica di sistema paesaggistico integrato ed accrescere il carattere ambientale delle infrastrutture viarie.

Il Progetto Definitivo/Esecutivo concernente gli *INTERVENTI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA E MESSA IN SICUREZZA DELLA "STRADA COMUNALE DESERTE"* riguardano una lunghezza complessiva di circa 2510 ml. Invece, la larghezza media della sede stradale è di circa 5.00 metri e percorre versanti con pendenze che vanno dal 2% al 10%; l'infrastruttura è l'unico collegamento della località "Deserte" con la viabilità primaria.

Su tale viabilità, la scarsa manutenzione della sede stradale, del fondo, delle scarpate e delle opere idrauliche presenti ha contribuito ad incrementarne il degrado ed a ridurre la sicurezza. L'attenzione è quindi rivolta soprattutto al ripristino delle opere danneggiate, nella loro ricostruzione, nella sistemazione dei piccoli dissesti presenti e nella realizzazione di opere atte a prevenirne altri.

Il progressivo abbandono delle attività di manutenzione ha infatti contribuito all'aggravamento dell'assetto idrogeologico del territorio e, conseguentemente, al suo degrado. Eventi di intensità eccezionale, al pari di eventi ordinari, possono contribuire all'aggravamento rapido delle condizioni di stabilità dei versanti.

Sono di seguito descritti gli interventi previsti al ripristino e alla riqualificazione dell'infrastruttura viaria pubblica oggetto di intervento.

2. VINCOLI AMBIENTALI

VINCOLI CHE INTERESSANO L'AREA

- *PARCHI REGIONALI L.R. 33/93:*

L'area oggetto di intervento non rientra all'interno del Parco Regionale dei Monti Picentini.

- La zona oggetto d'intervento non risulta all'interno di aree censite nella *RETE NATURA 2000*
– *AREE SIC (Siti di Interesse Comunitario) o ZPS (Zone di Protezione Speciale).*

RISCHIO E PERICOLOSITÀ DELL'AUTORITÀ DI BACINO

Il tracciato oggetto di intervento ha le seguenti peculiarità:

Per quanto riguarda il Rischio da frana risulta totalmente in area a **Rischio IRRILEVANTE**, ad eccezione di un piccolo tratto che risulta in area a Pericolosità ALTA;

Per la Pericolosità da frana, invece, il tracciato risulta in area a **Pericolosità IRRILEVANTE**, ad eccezione di un piccolo tratto che risulta in area a Pericolosità ALTA, ma che trattandosi di interventi su opere già esistenti che non modificano lo stato attuale dei luoghi, non necessitano di autorizzazione da parte dell'Autorità di Bacino competente.

Il tutto è reso chiaro dalle tavole allegate.

3. SITUAZIONE ATTUALE

Al fine di determinare la tipologia di intervento più idonea è stato eseguito, lungo la viabilità in oggetto, un rilievo volto all'individuazione delle criticità soprattutto dal punto di vista della sicurezza e percorribilità, nonché da un punto di vista della sicurezza idrogeologica.

La strada in oggetto presenta versanti caratterizzati dalla presenza di fossi ed impluvi piuttosto incisi che convogliano le loro acque intercettando la viabilità, con problemi legati alla cattiva ricezione delle acque in corrispondenza degli attraversamenti.

La sua manutenzione risulta fondamentale per evitare la trasformazione della strada stessa in collettore per le acque di ruscellamento che provengono dalle scarpate di monte e confluiscono in maniera non controllata verso valle, determinando la formazione di solchi di erosione ed asportazione dello strato superficiale e che potrebbero dare origine a fenomeni di dissesto più importanti ed intensi.





Dai rilievi, eseguiti, si è potuto riscontrare quanto premesso ed osservare alcuni fenomeni di degrado più o meno evidenti, rappresentati essenzialmente:

- In molti punti l'acqua piovana si accumula e defluisce in modo casuale provocando fenomeni di asportazione a carico del fondo stradale, formazione di solchi di scavo e fenomeni di erosione delle scarpate di valle;
- Mancanza di cunette, zanelle e pozzetti di raccolta e smaltimento acque in buona parte del tratto interessato;
- Dove presente, la canaletta longitudinale lungo l'asse stradale è ostruita in molti punti per rottura delle spallette e presenza di materiale terroso;
- Mancanza di idonee opere di raccolta e regimazione delle acque provenienti dai tratti stradali di intersezione con la stradina oggetto di intervento, conseguentemente le acque scorrono abbondantemente e liberamente sopra la sede stradale, contribuendo alla erosione ed all'asportazione del fondo stradale e del terreno in alcuni tratti. Questo ha comportato l'inevitabile fuoriuscita di materiale inerte al di fuori della sede stradale e la perdita di definizione della sagoma stradale stessa in molti punti del tratto interessato;
- In alcuni punti manca lo strato superficiale di conglomerato bituminoso.

Da quanto detto, possiamo dedurre che, prolungando ulteriormente questa situazione e

rimandando gli interventi di sistemazione proposti, si corre il rischio di aggravare quanto ormai è già in atto.

Poiché la strada svolge la funzione di collegamento con la viabilità principale, se ne ritiene necessario il ripristino, il mantenimento ed il miglioramento.

4. DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI

Sulla base di quanto evidenziato nel corso dei rilievi effettuati, sono stati proposti alcuni interventi volti a migliorare la regimazione delle acque, a ripristinare la viabilità ed a mettere in sicurezza il tratto stradale interessato, provvedendo anche alla sistemazione di alcuni piccoli fenomeni di erosione superficiale presenti.

Gli interventi proposti consistono in operazioni di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza, pertanto sono compatibili con gli indirizzi contenuti nei vincoli presenti; non modificano l'aspetto esteriore dei luoghi e utilizzano anche tecniche a basso impatto ambientale.

Si prevedono i seguenti lavori necessari alla riqualificazione dell'infrastruttura, ed in particolare:

- disfacimento e scarificazione della fondazione stradale, compreso il trasporto a rifiuto, rifacimento e risagomatura della carreggiata;
- rifacimento della pavimentazione e, ove manca, realizzazione ex novo;
- opere di completamento quali banchine laterali (max 0,50 metri ciascuna), zanelle, pozzetti negli impluvi e tubature di allontanamento delle acque meteoriche e di ruscellamento, segnaletica orizzontale e verticale, barriere di protezione e messa in sicurezza;
- impianti di illuminazione a risparmio energetico ed allacciamenti;
- arredo urbano;
- piccole opere di difesa del suolo a basso impatto ambientale.

Possiamo affermare, tenuto conto anche dei vari interventi previsti nel progetto e da realizzarsi, un miglioramento dell'opera e dell'area e una salvaguardia per il territorio interessato, visto che i lavori sono a salvaguardia dell'assetto stradale e dell'area, e non di innesco di ulteriori rischi e pericoli a carattere franoso.

Si precisa che il progetto non ne modifica il profilo dello stato dei luoghi, ma provvede al ripristino di opere esistenti che in parte risultano ormai rovinata e non più funzionali, con tecniche a basso impatto.

Nello specifico, il tratto stradale interessato dall'intervento è stato suddiviso in tratti consecutivi caratterizzati dai seguenti interventi:

1. **Tratto A-B** (lunghezza 464 metri): Fresatura, con successivo ripristino della fondazione nei tratti in cui è dissestata, di strato di 6,00 cm di binder e 3,00 cm di usura, pulizia di cunette, installazione di idonea segnaletica orizzontale e verticale;
2. **Tratto B-C** (lunghezza 369 metri): ripristino dello strato di usura (3,00 cm), pulizia di cunette, installazione di idonea segnaletica orizzontale e verticale, e successiva creazione di muro perimetrale di piccole dimensioni che funge da cordolo di lunghezza circa 190 metri;

- Installazione di barriera di sicurezza in acciaio zincato a caldo per una lunghezza di 71 metri;
3. **Tratto C-D** (lunghezza 415 metri): ripristino dello strato di usura (3,00 cm), pulizia di cunette, installazione di idonea segnaletica orizzontale e verticale; Installazione di barriera di sicurezza in acciaio zincato a caldo per una lunghezza di 30 metri;
 4. **Tratto D-E** (lunghezza 232 metri): Fresatura, con successivo ripristino della fondazione nei tratti in cui è dissestata, di strato di 6,00 cm di binder e 3,00 cm di usura, pulizia di cunette, installazione di idonea segnaletica orizzontale e verticale;
 5. **Tratto E-F** (lunghezza 230 metri): Fresatura, con successivo ripristino della fondazione nei tratti in cui è dissestata, di strato di 6,00 cm di binder e 3,00 cm di usura, pulizia di cunette, installazione di idonea segnaletica orizzontale e verticale;
 6. **Tratto F-G** (lunghezza 310 metri): ripristino dello strato di usura (3,00 cm), pulizia di cunette, installazione di idonea segnaletica orizzontale e verticale; Installazione di barriera di sicurezza in acciaio zincato a caldo per una lunghezza di 30 metri;
 7. **Tratto G-H** (lunghezza 144 metri): Fresatura, con successivo ripristino della fondazione nei tratti in cui è dissestata, di strato di 6,00 cm di binder e 3,00 cm di usura, pulizia di cunette, installazione di idonea segnaletica orizzontale e verticale;
 8. **Tratto H-I** (lunghezza 218 metri): ripristino dello strato di usura (3,00 cm), pulizia di cunette, installazione di idonea segnaletica orizzontale e verticale; Installazione di barriera di sicurezza in acciaio zincato a caldo per una lunghezza di 40 metri;
 9. **Tratto I-L** (lunghezza 102 metri): Fresatura, con successivo ripristino della fondazione nei tratti in cui è dissestata, di strato di 6,00 cm di binder e 3,00 cm di usura, pulizia di cunette, installazione di idonea segnaletica orizzontale e verticale; Installazione di barriera di sicurezza in acciaio zincato a caldo per una lunghezza di 20 metri.

Verrà inoltre sostituita la tubatura acquedottistica sottostante la strada, oramai obsoleta e soggetta a continue perdite, per una lunghezza complessi di 2000 metri.

IL TECNICO