Città metropolitana di Roma Capitale

Dipartimento VII – Viabilità ed Infrastrutture Viarie

Decreto del Ministero Infrastrutture e Trasporti n.49 del 16 febbraio 2018
Finanziamento di interventi relativi a programmi straordinari di manutenzione della rete viaria di Province e Città Metropolitane.

Roma e altri – **S.P. Nomentana** – Lavori di pavimentazioni, taglio e potatura alberi, ripristino presidi idraulici, barriere di sicurezza e segnaletica dal km 12+000 al km 16+628; dal km 20+000 al km 21+700; dal km 24+000 al km 25+000 – **S.P. Settecamini Guidonia** – Lavori di pavimentazioni, ripristino presidi idraulici, barriere di sicurezza segnaletica dal km 0+900 al km 8+160 a tratti - **S.P. Arcinazzo –** Lavori di sistemazione del corpo stradale al km 2+600**.**

Anno 2019

Fase di progetto	**ESECUTIVO -** *Art.23, comma 8, D.Lgs 50/2016*
C.U.P.	**F27H18001920001**

ELABORATO N. **1.2**	**RELAZIONE SPECIALISTICA** *S.P. Settecamini Guidonia*

Dipartimento VII Viabilità Nord Viale Giorgio Ribotta 41 00144 Roma Tel. 06/67664612 Fax. 06/67667714	Responsabile del Procedimento	Arch. Nohemy QUINTERO
	Progettista e Direttore Lavori	Geom. Gemy SEPE
	Coordinatore Progettazione ed Esecuzione D.Lgs 81/2008	Geom. Angelo D'Auria

Revisione	*Descrizione modifiche*	*Data*	*Redatto*	*Controllato*	*Approvato*
1	PRIMA EMISSIONE	28/10/2019	SEPE	QUINTERO	QUINTERO
2	REVISIONE PROGETTO PER VALIDAZIONE	03/12/2019	SEPE	QUINTERO	QUINTERO
3	ULTERIORE REVISIONE PER VALIDAZIONE	13/12/2019	SEPE	QUINTERO	QUINTERO

RELAZIONE SPECIALISTICA - S.P. SETTECAMINI GUIDONIA

1 DESCRIZIONE STRADA PROVINCIALE

La S.P. 28/b Settecamini Guidonia, collega la S.S. Tiburtina con il centro abitato di Guidonia, interseca la strada comunale Marco Simone ed al km 7+000, permette l'ingresso al casello autostradale A1 GRA, ha un primo tratto dal Km. 0+900 al Km. 2+000 circa con una unica carreggiata a doppio senso di marcia, mentre dopo la rotatoria con Via Marco Simone la strada diventa a doppia corsia, una per ogni senso di marcia con una pista ciclabile al fianco della corsia in direzione di Guidonia.

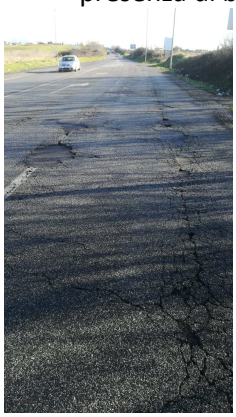
La Città Metropolitana di Roma Capitale è competente dal Km 0+900 al Km 7+750 mentre i tratti mancanti sono competenza rispettivamente del Comune di Roma e del Comune di Guidonia Montecelio.
La strada attraversa i comuni sopracitati, nei seguenti tratti:

- Dal km 0+0 00 al km 0+900 è di competenza del Comune di Roma;
- Dal km 7+750 al km 10+000 è di competenza del Comune di Guidonia Montecelio;

2 STATO DEI LUOGHI

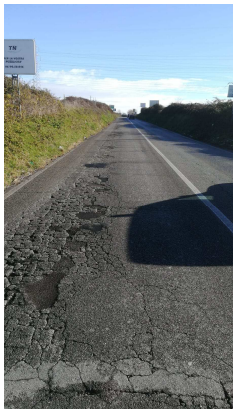
Allo **stato attuale** l'arteria provinciale presenta diverse criticità:

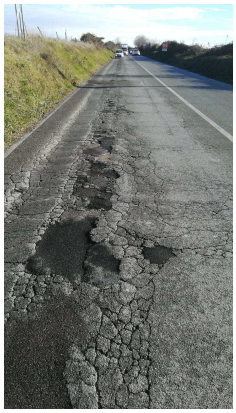
- un diffuso stato di degrado superficiale della pavimentazione stradale, con alternanze di ammaloramenti ed avvallamenti superficiali, medi e profondi che interessano lo strato di usura e lo strato di collegamento;
- essenze arboree in stato non vegetativo presenti lungo le pertinenze stradali;
- segnaletica orizzontale e verticale carente ed assente in alcuni tratti;
- mancanza di bocchette per il deflusso delle acque superficiali;
- tratti di banchina e cunette occupati da terreno e vegetazione;
- presenza di barriere di sicurezza incidentate.


KM 1+500

KM 1+700

KM 1+700


KM 1+800


KM 1+900

3 RILIEVO

dir. Guidonia					
PROGRESSIVA	LUNGHEZZA	LARGHEZZE		LARGHEZZA	SUPERFICIE
		INIZIO	FINE	MEDIA	
1370,00			8,00		
1490,00	120,00	8,00	8,00	8,00	960,00
totale superficie					**960,00**

dir. Guidonia					
PROGRESSIVA	LUNGHEZZA	LARGHEZZE		LARGHEZZA	SUPERFICIE
		INIZIO	FINE	MEDIA	
1570,00			7,40		
2220,00	650,00	7,40	7,40	7,40	4810,00
totale superficie					**4810,00**

dir. Roma					
PROGRESSIVA	LUNGHEZZA	LARGHEZZE		LARGHEZZA	SUPERFICIE
		INIZIO	FINE	MEDIA	
2880,00			7,00		
3080,00	200,00	7,00	7,00	7,00	1400,00
totale superficie					**1400,00**

dir. Guidonia					
PROGRESSIVA	LUNGHEZZA	LARGHEZZE		LARGHEZZA	SUPERFICIE
		INIZIO	FINE	MEDIA	
3600,00			7,20		
3700,00	100,00	7,20	7,20	7,20	720,00
totale superficie					**720,00**

dir. Roma					
PROGRESSIVA	LUNGHEZZA	LARGHEZZE		LARGHEZZA	SUPERFICIE
		INIZIO	FINE	MEDIA	
4100,00			7,50		
4260,00	160,00	7,50	7,50	7,50	1200,00
totale superficie					**1200,00**

dir. Roma					
PROGRESSIVA	LUNGHEZZA	LARGHEZZE		LARGHEZZA	SUPERFICIE
		INIZIO	FINE	MEDIA	
4800,00			7,60		
5000,00	200,00	7,60	7,60	7,60	1520,00
totale superficie					**1520,00**

dir. Roma					
PROGRESSIVA	LUNGHEZZA	LARGHEZZE		LARGHEZZA	SUPERFICIE
		INIZIO	FINE	MEDIA	
5250,00			8,30		

5400,00	150,00	8,30	8,30	8,30	1245,00
totale superficie					**1245,00**

dir. Guidonia					
PROGRESSIVA	LUNGHEZZA	LARGHEZZE		LARGHEZZA	SUPERFICIE
		INIZIO	FINE	MEDIA	
6150,00			7,40		
6350,00	200,00	7,40	7,40	7,40	1480,00
totale superficie					**1480,00**

dir. Roma					
PROGRESSIVA	LUNGHEZZA	LARGHEZZE		LARGHEZZA	SUPERFICIE
		INIZIO	FINE	MEDIA	
6100,00			7,00		
6400,00	300,00	7,00	7,00	7,00	2100,00
totale superficie					**2100,00**

4 DESCRIZIONE LAVORAZIONI IN PROGETTO

4.1 PAVIMENTAZIONE STRADALE

Al fine di determinare gli interventi da realizzare si è tenuto presente quanto segue:
con l'espressione *pavimentazione stradale* si indica sinteticamente quella struttura idonea a garantire la transitabilità del traffico veicolare in condizioni di confort e sicurezza.

La pavimentazione stradale deve assolvere, in relazione agli spettri di traffico di progetto, tre funzioni fondamentali:

- garantire una superficie di rotolamento regolare e poco deformabile ai veicoli stradali;
- ripartire sul terreno le azioni statiche e dinamiche quali peso del veicolo, aderenza, accelerazioni e decelerazioni dei veicoli in misura tale da non determinare deformazioni del piano viabile, decisamente dannose al comfort di viaggio, alla struttura del veicolo ed in taluni casi alla sicurezza stessa del fenomeno del trasporto (si ricorda che il requisito di sicurezza è uno dei punti base su cui si articola la definizione di sistema di trasporto);
- proteggere il sottofondo della sovrastruttura stradale dagli agenti atmosferici in modo che le azioni di dilavamento, gelo e disgelo etc. non determinino condizioni di inutilizzo del piano stradale e futuri potenziali ammaloramenti.

Viste le limitate risorse a disposizione gli interventi sulle sedi stradali, a seconda dei casi, interesseranno direttamente gli strati superficiali costituenti le pavimentazioni e cioè:

- Tappeto di usura;
- Binder o strato di collegamento.

Tappeto di usura

Il tappetino di usura, come è noto, costituisce l'interfaccia tra la sovrastruttura, da una parte, i veicoli e l'ambiente, dall'altra. È importante mantenerlo in ottimo stato di manutenzione per la sicurezza del trasporto, dal punto di vista del rotolamento e dell'aderenza, e per proteggere la struttura della fondazione stradale, garantendo durabilità e impermeabilità.

Il traffico incide sul manto di usura in due direzioni: le sollecitazioni trasmesse dai carichi delle ruote giacciono prevalentemente sul piano verticale, mentre la componente orizzontale riveste importanza nelle curve, nei tratti in forte pendenza e laddove i veicoli frenano.

Pertanto, il materiale previsto nel presente progetto (inerte siliceo) ha caratteristiche di resistenza tali da consentire, nello stesso tempo migliore aderenza ed alta durabilità al levigamento dovuta dall'azione di sfregamento esercitata dai pneumatici, specie in curva, che tendono ad abradere la superficie stradale. Con il passare del tempo questa azione levigante si riflette in una riduzione dell'aderenza del manto stradale, che diventa scivoloso, specie se bagnato, e quindi pericoloso.

Il manto è sottoposto continuamente a due forme principali di aggressione da parte dell'ambiente: azioni termiche (variazioni volume, cicli di gelo e disgelo) e radiazioni ultraviolette (ossidazione del bitume e suo precoce "invecchiamento").

Inoltre, il carico trasmesso da uno pneumatico è determinato da tre fattori:

- Forza effettivamente trasmessa;
- Pressione di gonfiaggio, che circoscrive l'area d'impronta sul manto stradale soggetta al carico;
- Velocità di transito, che stabilisce il ritmo delle sollecitazioni a fatica.

Una volta che il tappetino ha perso la propria integrità strutturale per l'insorgere dei fenomeni fessurativi, la pavimentazione tende a deteriorarsi sempre più rapidamente per effetto dell'infiltrazione dell'acqua, cui si aggiunge l'azione di ormaiamento prodotta dal traffico.

Per tali motivi, nel presente progetto vengono previsti tappeti d'usura realizzati con inerti silicei e bitumi. Gli spessori considerati sono di cm 3-4 costipati secondo se viene ripristinato lo strato di collegamento o meno. Solo in alcuni tratti è previsto il ripristino del tappeto di tipo drenante con spessore 5 cm conformemente al tappeto presente attualmente sul tratto.

Binder

È lo strato di collegamento che serve a trasferire in modo progressivamente ridotto le sollecitazioni ricevute dai carichi stradali verticali, tangenziali longitudinali e tangenziali trasversali e deve essere idoneo a sopportare provvisoriamente, per una breve durata, il traffico veicolare. È previsto di curare in modo particolare la coesione.

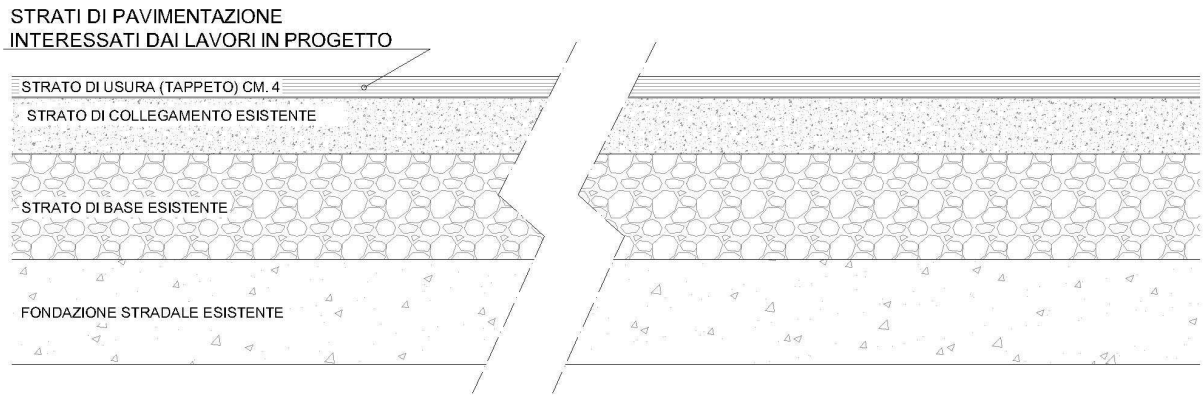
Sono previsti ripristini dello stato di collegamento per strati da 5 cm costipati realizzati con inerte siliceo e bitumi.

4.1.1 dal km 1+370 al km 1+490, dal km 6+100 al km 6+400 dir. Roma, dal km 5+250 al km 5+400 dir. Roma, dal km 4+800 al km 5+000 dir. Roma, dal km 4+100 al km 4+260 dir. Roma, dal km 3+080 al 2+880 dir. Roma:

È previsto il rifacimento del tappeto stradale, trattandosi di ammaloramenti superficiali, per l'intera sede e tale lavoro sarà eseguito secondo le seguenti **fasi**:

- Fresatura, mediante fresatrice stradale della vecchia pavimentazione, eseguita sull'intera carreggiata per uno spesso medio di 4 cm;
- Carico e trasporto in discarica, mediante autocarro, del fresato stradale;
- Pulizia della superficie fresata mediante spazzolatrice semovente;
- Posa in opera di emulsione bituminosa su tutta la superficie fresata per mano d'attacco;
- Stesa mediante vibrofinitrice dello strato di usura (tappeto) sull'intera sede stradale con uno spessore medio di 4 cm compattati;
- Compattazione dello strato di usura (tappeto) mediante rullo compattatore.

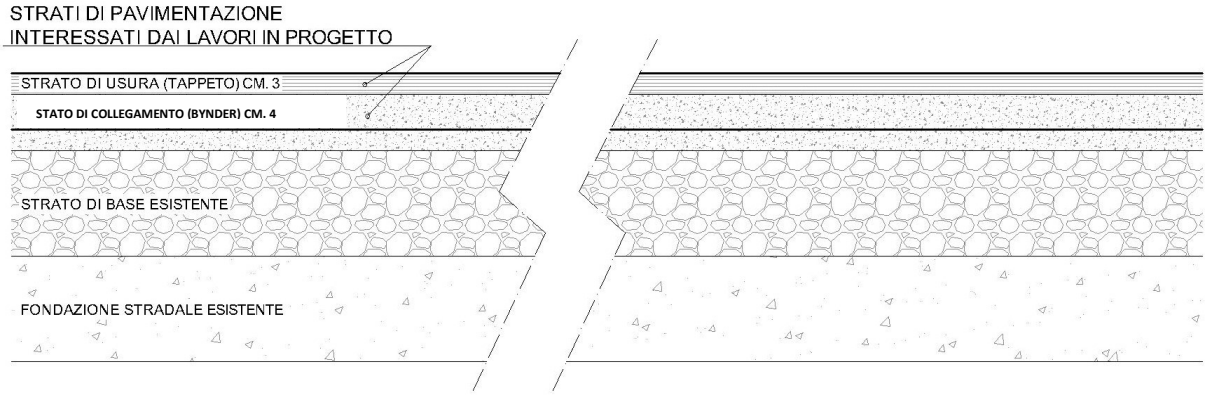
In virtù delle lavorazioni da eseguire si considera per il presente tratto una produzione giornaliera di circa 2.500,00 mq ed il tratto di lavorazione giornaliera dovrà interessare l'intera carreggiata con lavorazione alternata sulla mezza carreggiata al fine di consentire il transito a senso unico alternato.



4.1.2 dal km 1+570 al km 2+220:

È previsto il rifacimento del tappeto stradale e dello strato di collegamento binder per uno spessore di cm 5, trattandosi di ammaloramenti medio profondi, per l'intera sede e tale lavoro sarà eseguito secondo le seguenti fasi:

- Fresatura, mediante fresatrice stradale della vecchia pavimentazione, eseguita sull'intera carreggiata per uno spesso medio di 7 cm;
- Carico e trasporto in discarica, mediante autocarro, del fresato stradale;
- Pulizia della superficie fresata mediante spazzolatrice semovente;
- Posa in opera di emulsione bituminosa su tutta la superficie fresata per mano d'attacco;
- Stesa mediante vibrofinitrice dello strato di collegamento (binder) sull'intera sede stradale con uno spessore medio di 4 cm compattati;
- Compattazione dello strato di collegamento (binder) mediante rullo compattatore;
- Stesa mediante vibrofinitrice dello strato di usura (tappeto) sull'intera sede stradale con uno spessore medio di 3 cm compattati;
- Compattazione dello strato di usura (tappeto) mediante rullo compattatore.



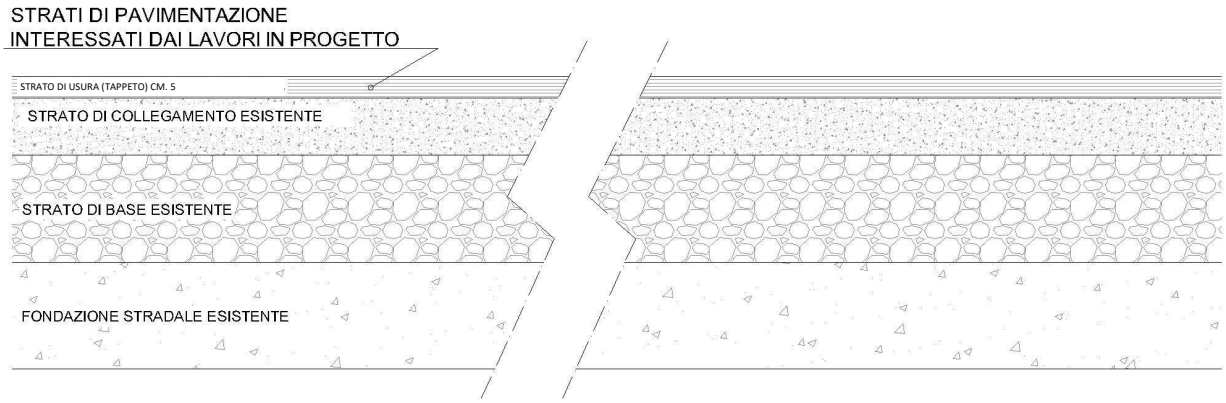
In virtù delle lavorazioni da eseguire si considera per il presente tratto una produzione giornaliera di circa 1.300,00 mq ed il tratto di lavorazione giornaliera dovrà interessare l'intera carreggiata con lavorazione alternata sulla mezza carreggiata al fine di consentire il transito a senso unico alternato.

4.1.3 dal km 3+600 al km 3+700 dir. Guidonia e dal km 6+150 al km 6+350 dir. Guidonia

È previsto il rifacimento del tappeto stradale, trattandosi di ammaloramenti superficiali, per l'intera sede con tappeto drenante (in quanto già presente) e tale lavoro sarà eseguito secondo le seguenti fasi:

- Fresatura, mediante fresatrice stradale della vecchia pavimentazione, eseguita sull'intera carreggiata per uno spesso medio di 5 cm;
- Carico e trasporto in discarica, mediante autocarro, del fresato stradale;

- Pulizia della superficie fresata mediante spazzolatrice semovente;
- Posa in opera di emulsione bituminosa su tutta la superficie fresata per mano d'attacco;
- Stesa mediante vibrofinitrice dello strato di usura drenante (tappeto) sull'intera sede stradale con uno spessore medio di 5 cm compattati;
- Compattazione dello strato di usura (tappeto) mediante rullo compattatore.



In virtù delle lavorazioni da eseguire si considera per il presente tratto una produzione giornaliera di circa 1.800,00 mq ed il tratto di lavorazione giornaliera dovrà interessare l'intera carreggiata con lavorazione alternata sulla mezza carreggiata al fine di consentire il transito a senso unico alternato.

4.2 SEGNALETICA ORIZZONTALE

Generalità

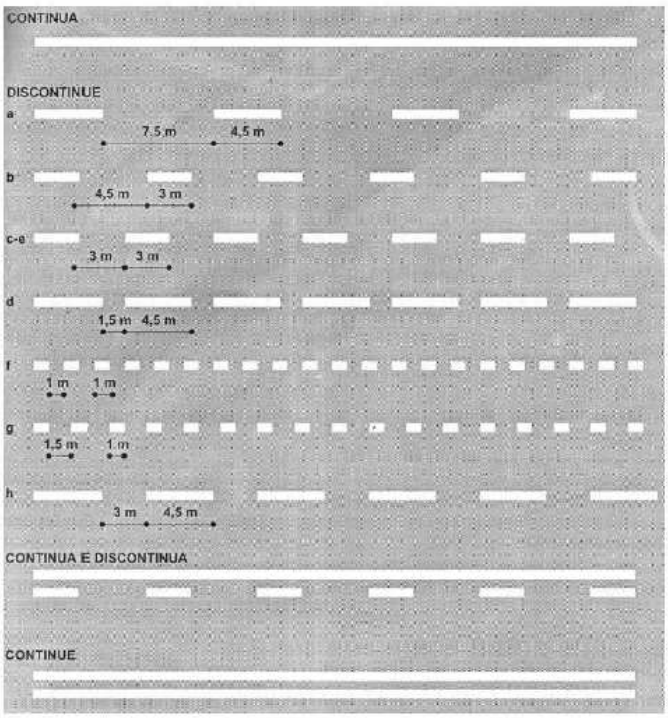
La segnaletica orizzontale deve essere tracciata sul manto stradale in conformità al D.P.R. 16 Dicembre 1992 n°495 Paragrafo 4 (artt.137÷155) in termini di simboli, dimensioni, spessori, materiali e loro proprietà. L'art.137 del Regolamento infatti recita che: "Tutti i segnali orizzontali devono essere realizzati con materiali tali da renderli visibili sia di giorno che di notte anche in presenza di pioggia o con fondo stradale bagnato; nei casi di elevata frequenza di condizioni atmosferiche avverse possono essere utilizzati materiali particolari".

Strisce longitudinali

Le strisce longitudinali servono per separare i sensi di marcia o le corsie di marcia, per delimitare la carreggiata ovvero per incanalare i veicoli verso determinate direzioni; in particolare le strisce longitudinali si suddividono in:

- strisce di separazione dei sensi di marcia;
- strisce di corsia;
- strisce di margine della carreggiata;
- strisce di raccordo;
- strisce di guida sulle intersezioni.

Le strisce longitudinali possono essere continue o discontinue; le lunghezze dei tratti e degli intervalli delle strisce discontinue, sono rappresentate nella figura seguente.

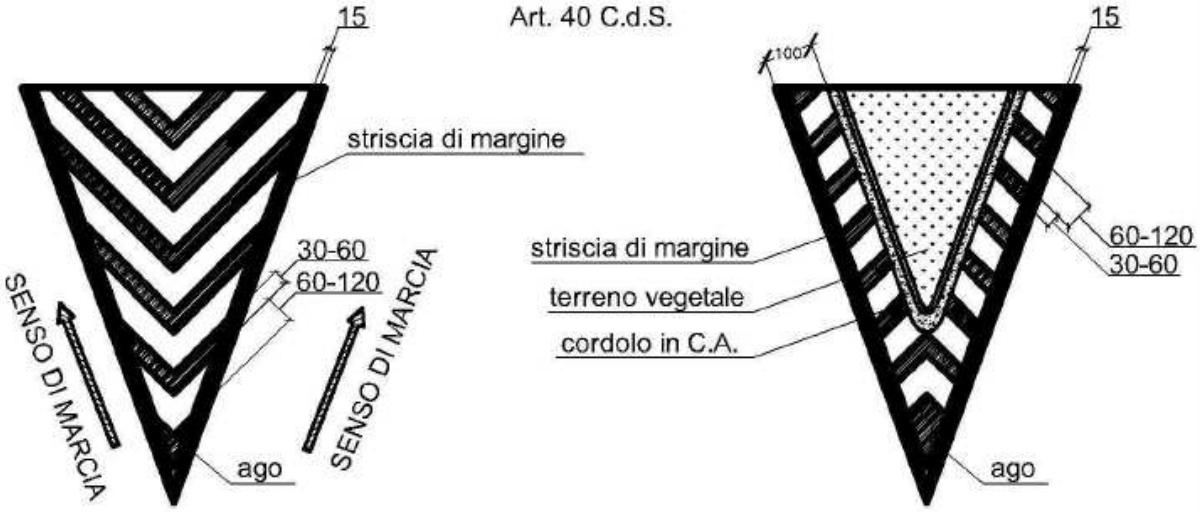


In curva, gli intervalli delle strisce di tipo "a" e "b", possono essere ridotti in funzione dei raggi di curvatura, fino alla lunghezza del tratto. La larghezza minima della strisce longitudinali, escluse quelle di margine, è di 15 cm per le autostrade e per le strade extraurbane principali, di 12 cm per le strade extraurbane secondarie, urbane di scorrimento ed urbane di quartiere e 10 cm per le strade locali.
Le strisce di margine della carreggiata sono continue in corrispondenza delle corsie di emergenza e delle banchine, mentre sono discontinue in corrispondenza di corsie di accelerazione e decelerazione e delle piazzole di sosta. La larghezza minima delle strisce di margine è di 25 cm per le autostrade e le strade extraurbane principali, ad eccezione delle rampe, di 15 cm per le rampe delle autostrade e delle strade extraurbane principali, per le strade extraurbane secondarie, urbane di scorrimento ed urbane di quartiere, e di 12 cm per le strade locali.

Presegnalamento di isole di traffico o di ostacoli entro la carreggiata

Le isole di traffico a raso sulla pavimentazione ed i triangoli di presegnalamento delle isole di traffico in rilievo devono essere evidenziati mediante zebrature poste entro le strisce di raccordo per l'incanalamento dei veicoli o tra queste ed il bordo della carreggiata.

Le strisce delle zebrature devono essere di colore bianco, inclinate di almeno 45° rispetto alla corsia di marcia e di larghezza non inferiore a 30 cm; gli intervalli tra le strisce sono di larghezza doppia rispetto alle strisce.



Le strisce delle zebrature devono essere di colore bianco, inclinate di almeno 45° gradi rispetto alla corsia di marcia e di larghezza non inferiore a 30 cm; gli intervalli tra le strisce sono di larghezza doppia rispetto alle strisce. La distanza tra la striscia di margine e la banchina è di 1 m, negli innesti delle rotatorie la distanza si riduce a 50 cm. Quando la distanza tra le strisce è inferiore a 50 cm la zebratura è continua (ago).

Facendo seguito alla realizzazione della nuova pavimentazione stradale su di essa sarà ripristinata tutta la segnaletica orizzontale presente prima dell'esecuzione dei lavori e integrata laddove sia prevista dalla vigente normativa.

Saranno realizzate per i tratti interessati dal rifacimento della pavimentazione:

- n. 2 strisce laterali da cm 15;
- n. 1 striscia centrale da cm 12.

Nella realizzazione strisce longitudinali si precisa che la distanza tra la striscia centrale e le strisce laterali non potrà essere inferiore a ml 3,25.

Saranno ripristinati inoltre: rallentatori ottici, attraversamenti stradali, fasce d'arresto e scritte "stop", frecce direzionali e zebrature, così come presenti sulla sede stradale prima del rifacimento della pavimentazione.

4.3 ALBERATURE

Data la presenza di numerose alberature (platani e querce), nel **tratto tra il km 3+000 ed il km 6+000,** ubicate lungo le pertinenze stradali, alcune delle quali in stato non vegetativo, sarà necessario provvedere ad abbattimenti e potature al fine di salvaguardare la pubblica incolumità degli utenti della strada.

4.4 BARRIERE DI SICUREZZA

Sarà rimossa e reinstallata un tratto (60 ml) di barriera guard-rail H/2 con relativi terminali **al km 6+850** (altezza della rotatoria per l'autostrada – lato sx), tale sostituzione si rende necessaria a causa dell'interessamento della stessa da sinistro stradale e la conseguente deformazione.

4.5 OPERAI IN ECONOMIA E NOLI

Nel presente progetto sono previste le prestazioni di operai in economia enolo a caldo di escavatore e autocarro; tali prestazioni saranno prevalentemente utilizzate per la pulizia della banchina stradale, delle cunette laterali, l'apertura di bocchette ogni 20/30 ml per il deflusso delle acque meteoriche ed ulteriori lavorazioni che si renderanno necessarie durante l'esecuzione dei lavori.

4.6 RIMBORSI FATTURA

Sono previsti degli importi per interventi imprevisti ed imprevedibili e/o forniture non previste nell'esecuzione dell'appalto e non presenti nell'elenco prezzi.

5 NORMATIVA VIGENTE

- Nuovo Codice della Strada - D.L. 30 Aprile 1992, n.285;
- Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo Codice della Strada - D.P.E. 16 Dicembre 1992, n.495;
- Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade - D.M. Infr. e Trasp. 5 Novembre 2001, n. 6792;
- Modifica del decreto 5 novembre 2001, n. 6792, recante «Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade» - D.M. Infr. e Trasp. 22 Aprile 2004;
- Norme per gli interventi di adeguamento delle strade esistenti - Bozza al 21 Marzo 2006 -
- Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali - D.M. Infr. e Trasp. 19 Aprile 2006;
- D.P.R. 5 ottobre 2010, n. 207 - Regolamento di esecuzione ed attuazione del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, recante «Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE»;
- Decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 Codice dei contratti pubblici;
- Testo unico per la sicurezza sul lavoro Dlgs 81/2008;
- DECRETO 7 marzo 2018, n. 49. Regolamento recante: «Approvazione delle linee guida sulle modalità di svolgimento delle funzioni del direttore dei lavori e del direttore dell'esecuzione».

Tutte le lavorazioni citate nella presente relazione dovranno essere eseguite nel rispetto della vigente normativa sopra elencata e dovranno inoltre essere eseguite in ottemperanza a quanto disposto dal Capitolato Speciale d'appalto – Norme Tecniche.

Roma li, **13/12/2019**

IL PROGETTISTA
Geom. Gemy SEPE

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO
Arch. Nohemy QUINTERO