



**Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale
della provincia di Napoli**

RELAZIONE GENERALE

OGGETTO: INTERVENTI PROGRAMMATI DI MANUTENZIONE ORDINARIA E/O STRAORDINARIA, PER UN PERIODO DI QUATTRO ANNI, NEGLI AGGLOMERATI INDUSTRIALI DI COMPETENZA DEL CONSORZIO ASI DI NAPOLI
[CIG: 7607583816]

COMMITTENTE: Consorzio per l'Area di Sviluppo industriale della provincia di Napoli

1 Oggetto dell'intervento

L'articolo n. 14 del Decreto Legislativo 30 aprile 1992 n. 285 e ss.mm.ii., Codice della Strada, contiene opportuni precetti ai quali devono attenersi gli Enti proprietari per assolvere, con efficienza, correttezza e completezza, ai compiti di gestione, manutenzione e pulizia delle strade e delle loro pertinenze, degli arredi, delle attrezzature, degli impianti e dei servizi.

Nello stesso articolo è stato opportunamente previsto, l'obbligo della manutenzione e della gestione delle strade nonché il controllo tecnico dell'efficienza delle medesime e delle relative pertinenze.

Ne consegue che tutte le infrastrutture al servizio della viabilità pedonale e veicolare devono sempre essere mantenute in perfetta efficienza da parte degli Enti proprietari o dei soggetti esercenti che sono tenuti alla loro gestione.

In ottemperanza a quanto sopra riportato, il presente progetto persegue l'obiettivo di programmare ed eseguire interventi di manutenzione ordinaria, che consentano il mantenimento del bene.

Per i "lavori di manutenzione viaria degli agglomerati industriali ASI Acerra, Caivano, Giugliano-Qualiano, Nola-Marigliano, Pomigliano d'Arco" è stata prevista una spesa annua di € 1.281.725,70, oltre € 25.622,51 quali oneri per la sicurezza esterni, riparti per € 559.698,70 per lavori a CORPO ed € 721.427,00 per lavori a MISURA.

2 Analisi dello stato di fatto

Allo stato odierno, la stazione appaltante è intervenuta esclusivamente con interventi puntuali attraverso riprese con asfalto a freddo effettuati in economia, le strade presentano un fondo in conglomerato bituminoso ammalorato in più punti, in conseguenza, anche, dei continui interventi effettuati alle reti idriche, fognarie, pubblica illuminazione e dai gestori delle reti, elettriche, telefoniche e del gas.

Inoltre a causa del non corretto mantenimento in servizio dei canali di scolo che costeggiano i tratti stradali, si evidenziano in più tratti accumuli di detriti che di fatto ne limita lo speco e riduce notevolmente la capacità di deflusso, laddove risulta invece presente una rete di raccolta acque piovane, le caditoie risultano spesso parzialmente o totalmente ostruite.

In occasione dei punti di minor deflusso delle acque di pioggia si evidenzia un degrado del tappetino di usura con il formarsi, nei casi meno danneggiati, di alcune crepe, a quelli più gravi in cui tra le carreggiate della sede stradale si è sono formate buche o addirittura dislivelli apprezzabili fino anche in alcuni casi ad alcuni centimetri.

Lo stato attuale della segnaletica orizzontale sulle strade a servizio degli agglomerati ASI non è più efficace in quanto non è più assicurata la visibilità del percorso stradale, diminuendo di conseguenza la sicurezza stradale, soprattutto durante la guida notturna ed invernali.

3 Progetto generale ed obiettivi

Il progetto è finalizzato al miglioramento della qualità delle strade a servizio degli agglomerati ASI, aumentando il livello di sicurezza degli utenti e riqualificando, dal punto di vista ambientale e funzionale, il complesso del sistema viario.

Nell'ambito del presente appalto si prevede di realizzare interventi di manutenzione riparativa riguardanti tratti di pavimentazione stradale, di marciapiedi e riparazione di guasti alle condotte fognarie e di adduzione idriche, particolarmente ammalorati che non necessitano di apposita progettazione, in quanto gli stessi non costituiscono modifiche sostanziali alle sagome stradali ed agli impianti tecnologici presenti.

Gli interventi per il controllo, sorveglianza e la manutenzione ordinaria e straordinaria delle reti viarie verranno effettuati nell'ambito degli agglomerati industriali di competenza dell'Ente così come di seguito elencati:

Acerra:

La viabilità si compone di un asse attrezzato di collegamento alla strada statale 7 bis var e di una viabilità di lottizzazione e/o penetrazione collegate con le Provinciali Gaudello e Pantano.

Caivano:

Le sezioni tipo e lo sviluppo totale della viabilità sono riportati nei grafici allegati. Parte della viabilità è strutturata in quattro corsie con spartitraffico centrale ed in parte in due corsie. L'intera infrastruttura è dotata di cunette in cemento per la raccolta delle acque piovane che vengono conferite alla fognatura bianca dell'agglomerato. La viabilità risulta collegata all'Asse Mediano, alla SS 87 per Caserta ed alla viabilità comunale.

Giugliano - Qualiano:

La viabilità dell'agglomerato si compone di un asse attrezzato, le sezioni tipo e lo sviluppo totale sono riportati nei grafici allegati, essa è formata da quattro corsie e spartitraffico centrale. Inoltre, l'agglomerato è dotato di una viabilità di penetrazione e/o lottizzazione costituita da due corsie, sia l'una che l'altra viabilità sono dotate di cunette laterali in terra. La viabilità consortile è collegata alla Strada Provinciale Napoli - Lago Patria in due punti.

Nola-Marigliano:

La viabilità si compone di un asse perimetrale collegato in due punti sulla SS 7 bis var e sulla Provinciale per Polvica.

Pomigliano d'Arco:

La viabilità dell'agglomerato si snoda perimetralmente all'agglomerato, collegante la strada s.s. 162 var (Asse Mediano) con la SP 162 dir e le viabilità comunali di Pomigliano d'Arco e Castello di Cisterna.

Per consentire una corretta esecuzione delle opere gli interventi di progetto saranno strutturati in n. 3 macrocategorie:

- 1) Attività di ispezioni e controlli;
- 2) Attività di manutenzione ordinaria programmata;
- 3) Attività di manutenzione correttiva a chiamata

Per attività di ispezioni e controlli si intendono tutte quelle attività volte a verificare lo stato manutentivo delle aree oggetto di intervento e segnalare alla stazione appaltante gli elementi di pericolo di immediato e comunque necessari per la sicurezza della viabilità, in occasione di dette segnalazioni l'operatore economico dovrà fornire tempestive proposte per la corretta eliminazione dei pericoli/anomalie rilevate.

Per attività ordinaria programmata si intendono tutte quelle attività necessarie per la corretta tenuta in esercizio delle aree da mantenere, dalla pulizia stradale al rifacimento programmatico di aree che hanno raggiunto un'eccessiva vetustà o cattivo stato di conservazione, e comunque interventi di notevole estensione, sia per gli aspetti viabili che per quelli impiantistici. Rientrano altresì in detti interventi tutti quegli interventi agli impianti di carattere periodico, tipo ingrassaggio delle chiavi di comando, lavaggio delle condotte fognarie, pulizie di caditoie e canalette, manutenzioni ordinarie agli impianti di sollevamento.

Per attività di manutenzione correttiva a chiamata si intendono tutte quelle attività che si rendono necessarie a seguito di eventi eccezionali e non programmabili, ad esempio per l'aspetto viabilistico la formazione di buche più o meno piccole (entro i 3 mq) la sostituzione di guard-rails (a seguito di incidenti), la sostituzione di qualunque elemento stradale causato da un danneggiamento occasionale e non prevedibile. Nel caso di impianti, la rottura di un tubo in pressione piuttosto che di una condotta fognaria, il cedimento di un pozzetto o rottura di un coperchio etc. in ogni caso tutti quegli interventi che per loro natura arrecano pregiudizio al regolare utilizzo delle aree soggette a manutenzione e che necessitano di interventi tampone *ad horas*.

Le priorità di intervento verranno impartite tenendo conto dello stato di dissesto delle sedi stradali e delle eventuali esigenze che sorgeranno durante l'appalto.

I lavori di manutenzione saranno contabilizzati e remunerati a corpo e misura sulla base dell'elenco prezzi previsto nel capitolato speciale d'appalto. Gli interventi verranno eseguiti, su ordine della Direzione Lavori, dopo le verifiche necessarie che saranno richieste (sopralluoghi, preventivi, ecc.) nel rispetto delle prescrizioni del Capitolato Speciale d'appalto. Le priorità di intervento verranno impartite tenendo conto dello stato di dissesto delle sedi stradali e delle eventuali esigenze che sorgeranno durante l'appalto.

4 Interferenze

Le opere in progetto prevedono sia interventi in superficie, quali riparazioni più o meno estese del manto stradale, dei marciapiedi, segnaletica e sistemi di scolo superficiali, sia interventi agli impianti fognari e di adduzione idrica.

Data la natura dell'intervento, riparativo a guasto, e programmatico puntuale, la durata di n. 4 anni, e l'estensione del territorio oltre 51 km di assi viari, lo studio delle interferenze risulta di fatto inapplicabile, saranno altresì messi a disposizione dell'operatore economico tutti i documenti relativi agli impianti esistenti in possesso della stazione appaltante; ci si riserva comunque, in fase di esecuzione, di provvedere ad ulteriori accertamenti da effettuarsi insieme all'impresa e eventualmente con altri Enti gestori.

5 Disponibilità dell'area

Le strade oggetto degli interventi sono di proprietà del Consorzio ASI di Napoli, pertanto, non sussistono problemi di alcun genere relativamente alla disponibilità delle aree, alle quali si accede tramite la viabilità comunale esistente.

6 Strumenti Urbanistici

Le opere in progetto non prevedono nuove realizzazioni, ma solo ed esclusivamente riparazioni del tessuto stradale esistente, pertanto le stesse risultano rispondenti e conformi alle previsioni degli strumenti urbanistici adottati per i singoli agglomerati.

7 Inquadramento generale ed indagini geologiche

Le opere in progetto si configurano sostanzialmente come -opere di manutenzione ordinaria - di aree già destinate al pubblico interesse ed esistenti, per cui considerato che non si prevedono nuove realizzazioni, ma solo ed esclusivamente interventi riparativi, si può prescindere dalla redazione di una indagine geologica e geotecnica specifica, in quanto non necessaria.

8 Valutazione ambientale

Le opere in progetto sono ascrivibili solo ed esclusivamente ad interventi manutentivi di strutture esistenti, non è prevista alcuna variazione delle dimensioni e tipologie rispetto a quanto oggi già presente, per cui non richiedono una preventiva valutazione di impatto ambientale.

9 Piano di manutenzione

Trattandosi di opere di manutenzione non è per la natura delle stesse ipotizzabile un programma di manutenzione.

Dovrà essere inoltre prevista la pulizia periodica di caditoie e pozzetti stradali per garantire il mantenimento nel tempo dello smaltimento delle acque meteoriche.

10 Ulteriori considerazioni sull'intervento

Le categorie di intervento avranno un peso all'interno dell'appalto distribuito secondo i seguenti coefficienti:

- 1) Attività di ispezioni e controlli 6,06%;
- 2) Attività Di Manutenzione Ordinaria programmata 37,62%;
- 3) Attività di Manutenzione Correttiva a Chiamata 56,32%.

Si evidenzia che per un appalto di manutenzione ordinaria, del tipo storicizzato, con attività normalmente svolte senza periodi di interruzione, gli importi da considerarsi andrebbero distribuiti in un riparto del 5% per le attività di ispezioni e controlli, 75% per attività di manutenzione ordinaria ed il restante 20% per le attività a chiamata. Le condizioni attuali dello stato di conservazione impongono invece le percentuali sopra indicate, percentuali necessarie nelle more che venga a ricostruirsi un tessuto di manutenzione ordinaria programmatica che preveda anche il rifacimento di aree ed impianti che hanno raggiunto la vetustà. Con il presente progetto si intende avviare un sistema virtuoso che in proiezione consentirà già nel prossimo appalto un'inversione delle percentuali ad oggi adottate, e nel successivo il definitivo allineamento con i parametri ordinari cos come appena descritti.

Le percentuali sopra indicate emergono da un'analisi degli interventi effettuati negli ultimi anni, rapportati a dati di letteratura per la tipologia di intervento in esame, tali informazioni sono state utilizzate per la redazione del computo metrico allegato al presente progetto.

Gli importi computati sono stati ripartiti tra le varie aree di intervento secondo i seguenti criteri:

- 1) dallo stato di manutenzione degli assi viari dei singoli lotti, da un primo esame sommario dello stato conservativo delle aree di intervento e da conoscenze dei luoghi;
- 2) dalla parametrizzazione degli interventi manutentivi effettuati negli ultimi anni, suddivisi per area di intervento e tipologia;
- 3) dal criterio di superficie, in base all'estensione di tutte le sedi stradali oggetto di intervento, successivamente gli importi vengono riparametrizzati per mq di strada da mantenere e ridistribuiti secondo le superfici delle singole aree;
- 4) dal criterio di estensione lineare, come nel primo caso in base alle lunghezze di tutti gli assi viari da mantenere, successivamente gli importi vengono riparametrizzati per ml di intervento ed infine ridistribuiti secondo l'estensione delle singole aree;

Considerata la natura degli interventi e, come detto in precedenza, l'impossibilità di visionare tutte le strutture o gli impianti oggetto di manutenzione, non si possono escludere ulteriori modesti interventi che saranno eseguiti in economia da personale specializzato.

11 Criteri Ambientali Minimi

Ai sensi della vigente normativa in ambito dei Criteri Ambientali Minimi si evidenzia che il contenuto di materia recuperata o riciclata nei materiali utilizzati per la realizzazione delle suddette opere, anche considerando diverse percentuali per ogni materiale, deve essere pari ad almeno il 15% in peso valutato sul totale di tutti i materiali utilizzati.

12 Prime indicazioni in merito alla sicurezza

I lavori in oggetto, essendo prioritariamente di tipo tampone a chiamata, non prevedono la compresenza di una pluralità di imprese specializzate, ma data la loro natura su aree stradali è necessario che sia predisposto ed osservato in sede di esecuzione il Piano di Sicurezza e Coordinamento a norma del D.Lgs. 81/08.

La natura dei lavori consentirà lo sfalsamento temporale delle lavorazioni, pertanto si ritengono assai ridotti i rischi da interferenza tra imprese esecutrici.

13 Quadro economico dell'opera e finanziamento

La somma complessiva necessaria per l'esecuzione dell'intervento ammonta ad € 7.200.000,00, tale importo risulta articolato nelle voci di cui al quadro economico allegato.

14 Elenco elaborati

Il progetto è si compone dei seguenti elaborati:

- Relazione Generale;
- Capitolato Speciale di Appalto;
- Elaborati grafici relativi alle viabilità dei singoli agglomerati;
- Quadro Economico;
- Computo Metrico;
- Elenco Prezzi;
- Analisi Nuovi Prezzi;
- Incidenza Manodopera;