



AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE
DELL'AQUILA
Settore Viabilità

COMUNI: L'AQUILA, CASTEL DEL MONTE

LAVORI URGENTI DI RIPRISTINO E CONSOLIDAMENTO DELLE
OPERE D'ARTE E PROTEZIONI MARGINALI IN TRATTI ALTERNATI

PROGETTO ESECUTIVO

TAVOLA

STRADA: S.R. 17 BIS

TAV. 1

RELAZIONE GENERALE

Professionisti incaricati:
Ing. GASBARRI Diego

SCALA	DESCRIZIONE	REVISIONE	DATA	REDATTO	CONTROLLATO	APPROVATO
---	EMISSIONE	00	MARZO 2021	GASBARRI Diego	GASBARRI Diego	GASBARRI Diego

RELAZIONE GENERALE

PREMESSA

La Strada regionale 17 bis ha un'estensione di 76 km e 200 metri; tra le strade regionali è denominata strada "della Funivia del Gran Sasso e di Campo Imperatore".

Il tratto di competenza provinciale ha inizio nei pressi del centro abitato di Assergi al km 18+700 e termina congiungendosi alla S.R. 602 di Forca di Penne al km 76+200 per un totale di 57 km e 500 metri.

Il contesto montano in cui si colloca, fa sì che essa si snodi in un paesaggio particolarmente suggestivo dal punto di vista ambientale; è percorsa da una considerevole quantità di veicoli per effetto della vocazione turistica dell'area attraversata sia nel periodo invernale che nel periodo estivo.

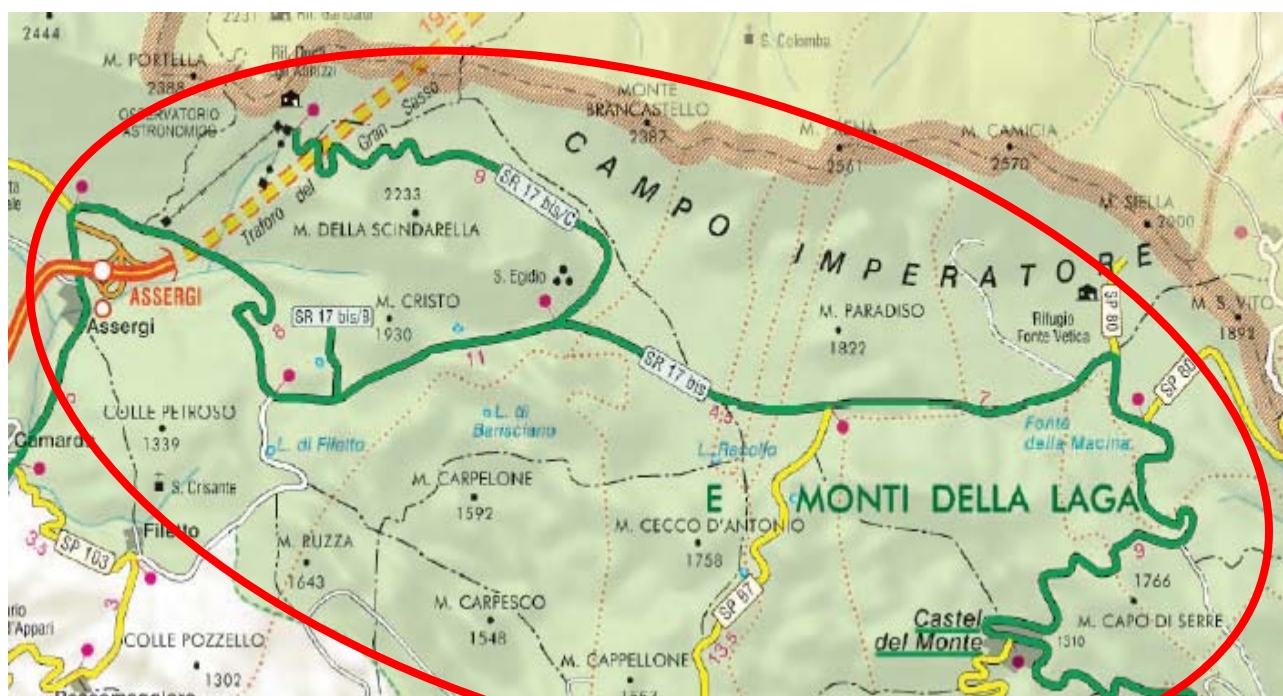


Figura 1- Estratto Carte provinciali L'Aquila

FINANZIAMENTO DEL PROGETTO

Il progetto è stato finanziato per mezzo del Decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti n. 49 del 16.02.2018 annualità 2020 ed è relativo ad interventi ed a programmi straordinari di manutenzione della rete viaria di province e città metropolitane.

OBIETTIVI DEL PROGETTO

L'intervento riguarda l'adeguamento delle barriere di sicurezza stradali lungo alcuni tratti della la strada S. R. 17 bis ed ha l'obiettivo di provvedere al risanamento delle opere d'arte e l'adeguamento delle protezioni laterali esistenti.

Dall'imbocco dell'autostrada A24 il tratto stradale interessato dagli interventi inizia al km 18+700 e termina al km 59+950 all'inizio del centro abitato di Castel del Monte.

Le barriere esistenti bordo laterale o bordo ponte, poste in opera al fine di assicurare all'utenza condizioni di sicurezza ed in rapporto alla configurazione della strada stessa, necessitano di interventi atti a garantire l'adeguamento alla normativa vigente ed in primo luogo ripristinare le condizioni di contenimento dei veicoli nel caso in cui dovesse verificarsi la fuoriuscita dalla carreggiata stradale.

DESCRIZIONE DELLO STATO DI FATTO

L'analisi dello stato di fatto dei luoghi, porta a descrivere un percorso caratterizzato da diverse tipologie di barriere; un'attenta valutazione delle condizioni definisce le scelte e le priorità d'intervento considerando le somme a disposizione.

Si alternano tratti di:

- barriere metalliche su cordolo
- barriere metalliche bordo laterale
- barriere metalliche bordo ponte
- manufatti o parapetti in calcestruzzo collegati da tubi in acciaio
- tubi in acciaio su cordolo in calcestruzzo
- manufatti in calcestruzzo posti su cordolo

la scelta degli interventi è stata indirizzata su :

- barriere metalliche bordo laterale, bordo ponte per le quali si riscontrano evidenti variazioni delle quote (sprofondamento/abbassamento rispetto al piano viabile o inclinazione dei paletti presumibilmente prodotte da azioni da parte dei mezzi spazzaneve)
- barriere metalliche bordo laterale incidentate
- manufatti in calcestruzzo o pietra
- manufatti o parapetti in calcestruzzo collegati da tubi in acciaio che risultano deteriorati oltre a non essere adeguati alla vigente legislazione
- manufatti in calcestruzzo posti su cordolo per i quali risultano evidenti fenomeni di corrosione, ammaloramento superficiale del calcestruzzo costituente il cordolo

SCelta DEGLI INTERVENTI

I tratti oggetto dell'intervento, individuati in seguito ai sopralluoghi effettuati, sono stati scelti in base alle evidenze delle problematiche ravvisate ed in relazione alla tipologia di barriera. Avendo ipotizzato la suddivisione della strada in due porzioni (Assergi - Fonte Vetica, Fonte Vetica - Castel del Monte), per ognuna di esse sono state scelte barriere e manufatti ed individuati dalla progressione chilometrica.

Le barriere bordo laterale non incidentate, saranno oggetto di smontaggio e riquotatura; in presenza di cordolo in calcestruzzo si procederà alla demolizione, al rifacimento, ed al successivo inghisaggio dei paletti nel cordolo di nuova realizzazione.

Le barriere metalliche bordo laterale incidentate saranno oggetto di operazioni di smontaggio e sostituzione con barriere bordo laterale di tipo H1.

I dispositivi di protezione realizzati in manufatti in calcestruzzo e tubi in acciaio su cordolo saranno oggetto di sostituzione con nuove barriere H1 , H2 bordo laterale o bordo ponte in base alla collocazione ed alle caratteristiche del supporto sul quale verranno posate.

I manufatti in calcestruzzo saranno demoliti insieme ai cordoli; seguiranno gli interventi di ricostruzione dei cordoli e con posa di nuove barriere H1, H2 bordo

laterale o bordo ponte in base alla collocazione ed alle caratteristiche del supporto sul quale verranno collocate.

Le tabelle che seguono riassumono schematicamente le scelte relative agli interventi da eseguire, gli stessi sono descritti dettagliatamente nella relazione tecnica allegata al progetto:

TRATTO ASSERGI-FONTE VETICA			
KM 20+600	GUARD RAIL SU PONTE	DX	intervento a
KM 20+830	GUARD RAIL SU TERRA	DX	intervento b
KM 21	MANUFATTI IN PIETRA	DX	intervento c
KM 21+140	GUARD RAIL SU TERRA	DX	intervento b
KM 21+650	TUBI MANNESMANN SU CORDOLO	DX	intervento e
KM 21+800	TUBI MANNESMANN SU CORDOLO BP	DX	intervento f
KM 22	TUBI MANNESMANN SU CORDOLO	DX	intervento e
KM 22+280	TUBI MANNESMANN SU CORDOLO BP	AMBO I LATI	intervento f
KM 22+500	TUBI MANNESMANN SU CORDOLO BP	AMBO I LATI	intervento f
KM 24+500	SOSTITUZIONE SU TERRA	DX	intervento d
KM 36+200	TUBI MANNESMANN SU CORDOLO BP	DX	intervento f
KM 36+300	MANUFATTI IN CLS DUE GUARD RAIL SU TERRA	AMBO I LATI G.R.LATO SINISTRO	intervento g intervento b
KM 42+900	GUARD RAIL SU TERRA	DX	intervento b
KM 43+500	GUARD RAIL SU PONTE	AMBO I LATI	intervento a
KM 44+600	GUARD RAIL SU TERRA	DX	intervento b
KM 45+900	GUARD RAIL SU TERRA	AMBO I LATI	intervento b
KM 48+500	GUARD RAIL SU TERRA	DX	intervento b
TRATTO FONTE VETICA-CASTEL DEL MONTE			
KM 52	GUARD RAIL SU TERRA	SX	intervento d
KM 52+100	GUARD RAIL SU TERRA	SX	intervento b
KM 52+200	TUBI MANNESMANN SU CORDOLO GUARD RAIL SU TERRA	SX SX	intervento f intervento b
KM 53	GUARD RAIL PONTE SU TERRA	AMBO I LATI	intervento h
KM 53+500	GUARD RAIL SU TERRA	SX	intervento d
KM 53+700	GUARD RAIL SU TERRA	SX	intervento h

KM 56	GUARD RAIL SU TERRA	DX	intervento b
KM 56+383	GUARD RAIL SU TERRA	DX	intervento b

intervento a	demolizione Cordolo- rifacimento cordolo- rimozione barriera +nuova H2 BP
intervento b	riquotatura
intervento c	demolizione Manufatto in pietra- nuovo cordolo-nuova H2 BP
intervento d	rimozione barriera esistente +nuova barriera H1 BL
intervento e	demolizione Cordolo+ taglio tubi nuova barriera H1 BL
intervento f	demolizione Cordolo- rifacimento cordolo- taglio tubi +nuova H2 BP
intervento g	demolizione Manufatto in cls - nuova H1 BL
intervento h	rimozione barriera esistente +nuova barriera H2 BL

ASPETTI TOPOGRAFICI, GEOLOGICI, IDROLOGICI, PAESAGGISTICI ED AMBIENTALI

Le caratteristiche tecniche delle opere che costituiscono l'intervento non richiedono studi specialistici di carattere geologico, geotecnico, idrogeologico, idraulico e sismico. La stazione appaltante non esclude possano essere oggetto di ulteriori approfondimenti in corso d'opera.

La tipologia degli interventi progettati e dei materiali previsti sono tali da far escludere impatti ambientali negativi sul territorio, trattandosi sostanzialmente di opere finalizzate al miglioramento di infrastrutture già esistenti.

L'Aquila 11 marzo 2021

Progettista
Ing. Diego Gasbarri