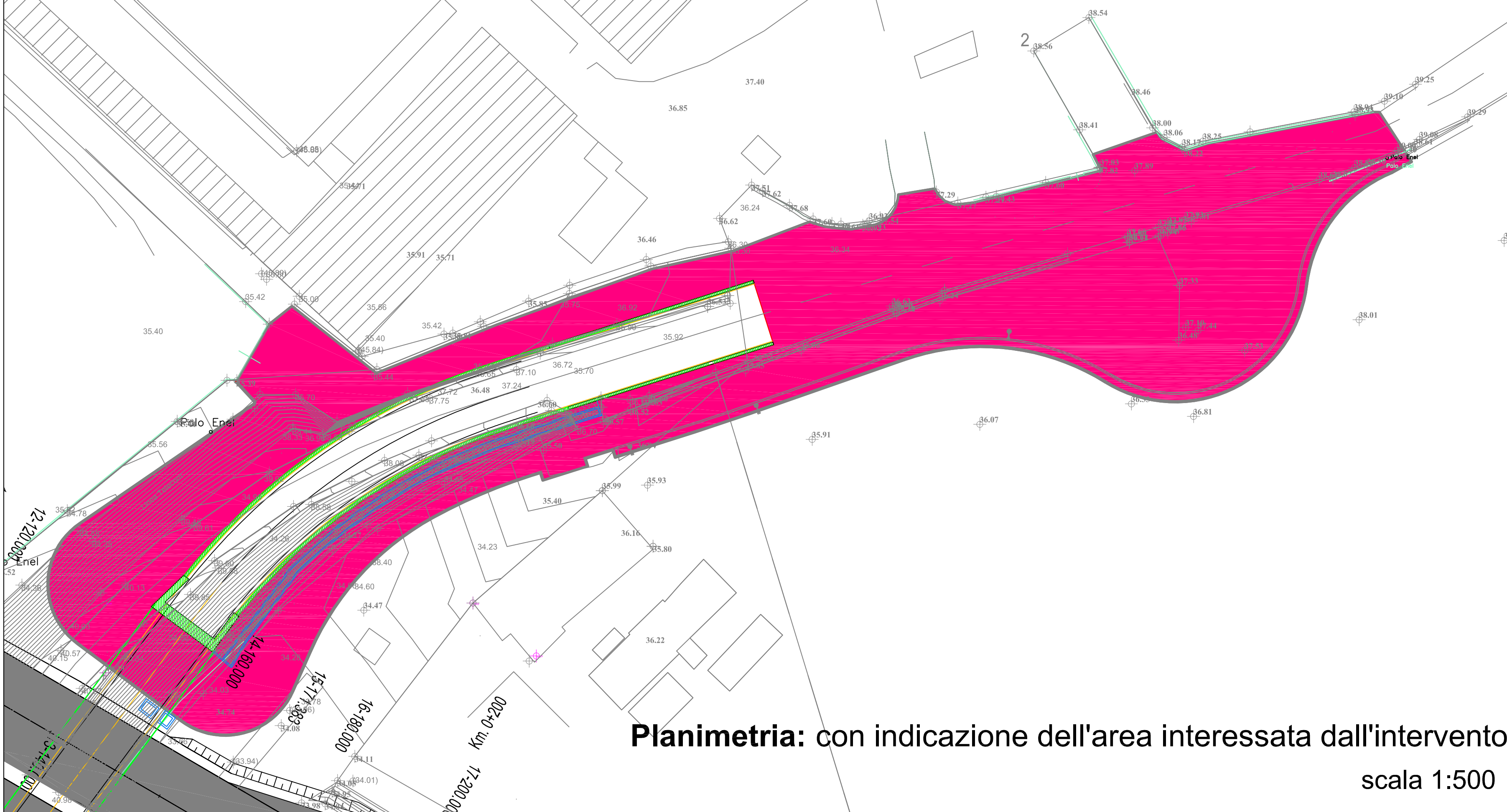
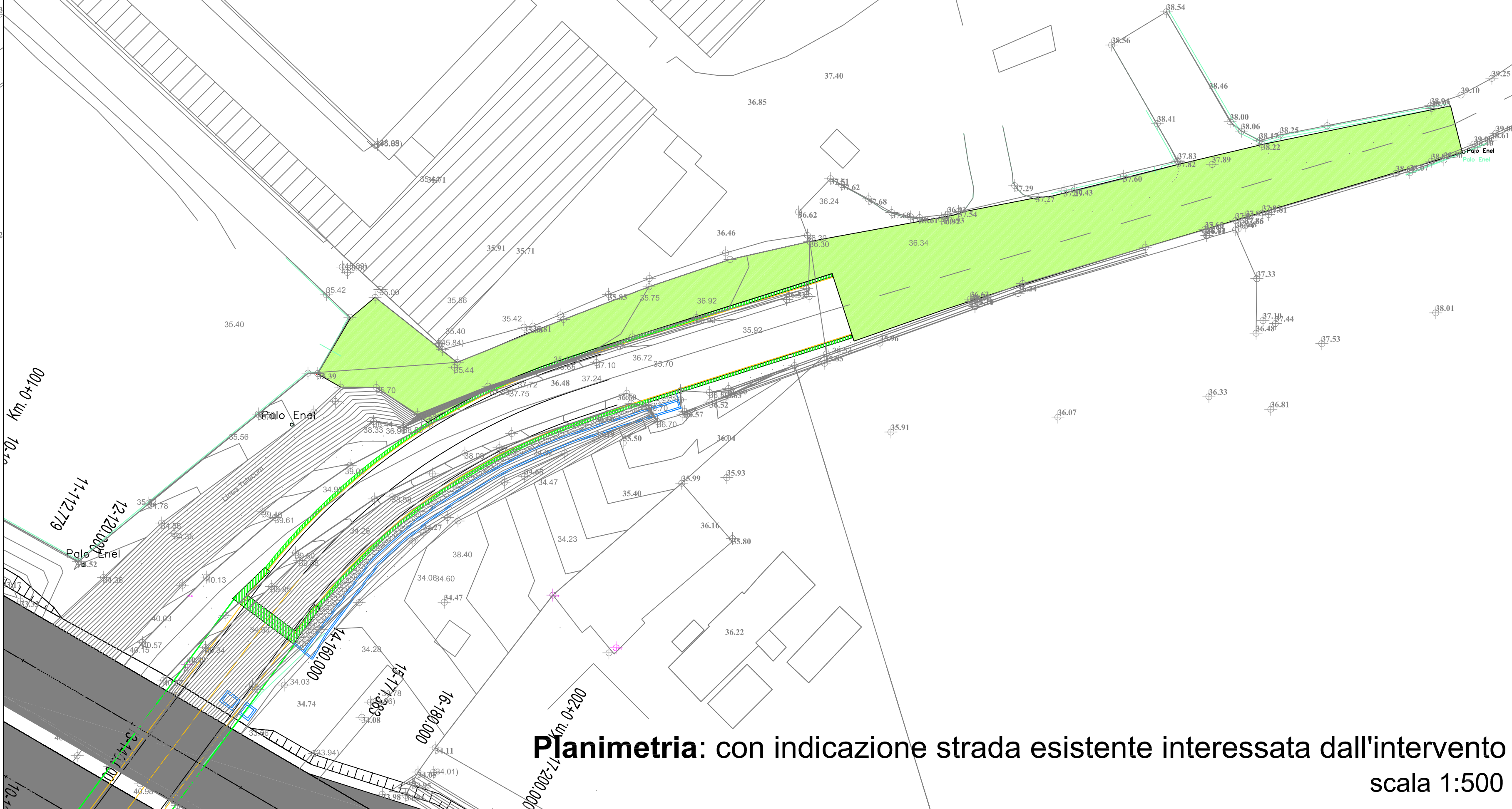


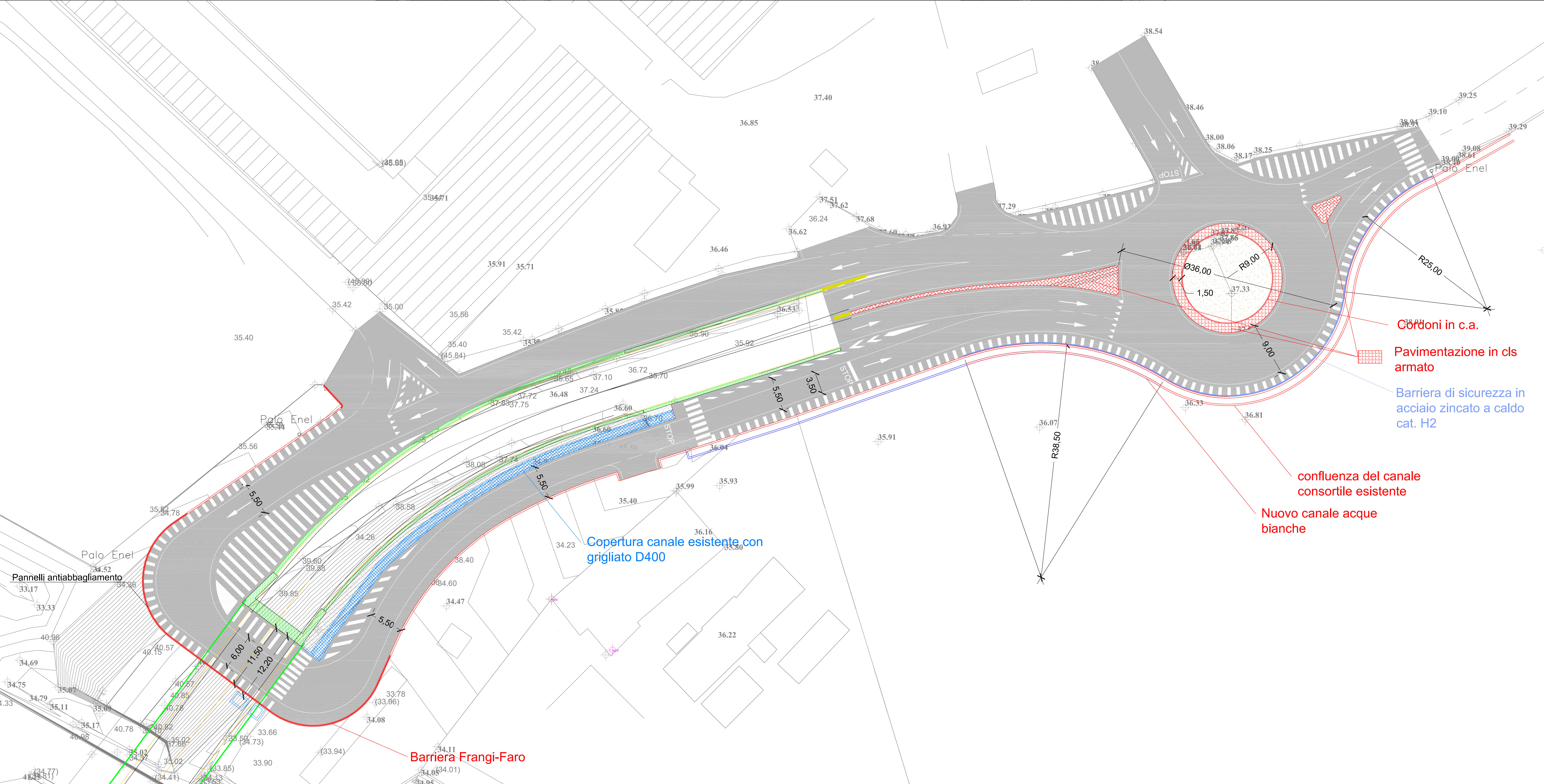
- Elenco Complessivo Lavorazioni**
- 1. Scavo/demolizioni**
- Scavo e pulizia di tutta l'area di ampliamento stradale (rotatoria e strade laterali);
 - abbattimento alberi/arbusti presenti su tutta l'area di ampliamento stradale;
 - scavo a sezione obbligata per realizzazione fondo stradale e muri di contenimento stradale secondo la necessità;
- 2. Lavorazioni sede stradale/ Manto stradale**
- demolizione cordolo stradale esistente per ampliamento rotatoria;
 - Fresatura tappetino di usura su strada esistente, lato monte cavalcavia, e strada laterale cavalcavia verso Sardon;
 - Fresatura binder, su strada esistente, lato monte cavalcavia, e strada laterale cavalcavia verso Sardon;
 - Formazione rilevato – strade laterali, ampliamento strade laterali e rotatoria, secondo quota altimetrica stabilita, riporto fino a quota pacchetto di fondazione stradale;
 - Preparazione e bonifica del piano di posa dei rilevati;
 - Strato di fondazione stradale in misto altezza min 25 cm – strade laterali, ampliamento per rotatoria;
 - Conglomerato bituminoso binder: su strada esistente cm 5; su strada nuova realizzazione strade laterali e ampliamento per rotatoria cm 8;
 - Conglomerato bituminoso strato di usura (tappetino) cm 3.
- 3. Realizzazione muri in c.a. in opera di tipo: A, B, C**
- Tipo A – nuovo canale consortile laterale nuova rotatoria;
 - Tipo B – contenimento sede stradale lato SUD
 - Tipo C – contenimento sede stradale lato Nord
- 4. Realizzazione rotatoria e isole spartitraffico**
- posa in opera cordoni da 8.20x36x100 cm;
 - realizzazione pavimentazione in c.a. su isole spartitraffico e intorno rotatoria (larghezza 1.50 m);
 - riempimento con terreno vegetale rotatoria quanto necessario per la successiva piantumazione;
 - barriera in acciaio di tipo H2 bordo ponte (sul muro di tipo A – canale);
 - sistemazione confluenza del canale consortile esistente con il nuovo canale di irrigazione bordo rotatoria (muro tipo A), con posa in opera di opera di derivazione (paratia manuale in acciaio);
- 5. Realizzazione opere di smaltimento acque meteoriche**
- Scavo per posa tubazioni;
 - Riempimento con misto di cava canale di irrigazione esistente da diametere;
 - Copertura canale di irrigazione esistente laterale rampa cavalcavia lato Sud con Grigliato elettro-saldato D400;
 - Pozzetti di raccolta acque (caditoie) 50x50 con chiusura in ghisa;
 - Pozzetti di raccolta 120x120, con chiusini in ghisa sferoidale;
 - Tubazione corrugata S8 in PaAD con diametro interno da 200 mm per raccordo caditoie stradali;
 - Tubazione corrugata S8 in PaAD con diametro interno da 400 mm per raccordo caditoie stradali – lato attraversamento cavalcavia;
 - Tubazione corrugata S8 in PaAD con diametro interno da 400 mm per attraversamento stradale lato rotatoria;
 - Ritorno tubazioni e pozzetti con allentamento in cls e ricoprimento con sabbia.
- 6. Predisposizione impianto di pubblica illuminazione**
- Scavi per pozzetti di derivazione e per N. 15 pali per pali P.I. dimensioni – 100x100x100 cm;
 - Scavi per realizzazione cavidotti per predisposizione impianto di P.I. – trasporto e smaltimento;
 - Cavidotti flessibili in tubazione corrugata in polietilene da 110 mm;
 - Pinti in cls per predisposizione pali P.I.;
 - Pozzetti per la messa a terra 50x50x50 per ogni palo P.I.;
 - Pozzetti di raccordo pedonale 50x50x50;
 - Ritorno tubazioni e pozzetti con allentamento in cls e ricoprimento con sabbia.
- 7. Segnaletica Stradale**
- Segnaletica orizzontale nel rispetto della normativa vigente, compresa la messa in opera di occhi di gatto in corrispondenza delle aree di avvicinamento in rotatoria (min 50 mt) nonché nella rotatoria e delle isole;
 - Segnaletica verticale (pali e cartelli), compreso scavo trasporto e smaltimento nel rispetto della normativa vigente.
- 8. Barriera frangifaro**
- Da realizzare nella parte del sotto cavalcavia in prossimità dell'autostrada - Barriera frangifaro, su muri di tipo C. Composta da: a) pannello metallico con verniciatura catanfrangente, consta in un saggio metallico a forma di doghe verticali continue aventi uno spessore, in plate, di 10 mm, tale pannello è costituito da una sequenza longitudinale di elementi da 90 cm l'uno, uniti tramite una sagoma semicircolare verticale ricavata alle due estremità dell'elemento stesso mediante lavorazione di profilatura, sagoma che si incastra alla perfezione, tramite "infittitura ad occhio" con la corrispondente dell'elemento formando quindi un corpo facilmente installabile, ma assolutamente inalterabile accidentalmente. La natura metallica del pannello è composta da laminato ALU2N6 (metallo rivestito con lega di Alluminio 60% e Zinco 40%) oppure in ALLUMINIO (lega 5052); b) il profilo superiore di rifinitura, rappresentato da un sagomato speciale appositamente strutturato e dimensionato in maniera tale da donare al sistema nel suo insieme una maggiore stabilità ed un perfetto allineamento, realizzato con la stessa tipologia di materiali del pannello e in ogni caso sempre rivestito con film plastico "PROFALIGHT" ad alto potere autoluminante allo scopo di evidenziare sempre l'andamento del percorso stradale; c) profilo di base, elemento di sostegno dell'intero sistema, esso rappresenta infatti "il piede" della barriera Frangifaro sul quale vanno ad essere alloggiati ed incastati i pannelli conseguenti e del quale si avvalgono i dispositivi di ancoraggio per il fissaggio dell'intera struttura alle barriere. Rappresentati in profili di acciaio zincato per muri in c.a. di spessore e dimensioni idonee che tenga conto delle resistenze di ordine meccanico, gli stessi oltre all'alloggio per i pannelli sono corredati di svassatura superiore per trasmento delle speciali guarnizioni a chiusura dell'interstizio tra una doga e l'altra del pannello. Il profilo di base viene direttamente bullonato alle sommità del muretto in c.a. tramite tasselli ad espansione zincati dotati di alta resistenza; d) Elementi interni di congiunzione – brevi tratti contro sagomati da inserire all'interno del profilo superiore e del profilo di base per garantire la continuità di tutta la struttura anche nei punti ove per ovvi motivi i profili, superiore e di base, sono interrotti e quindi devono essere congiunti; e) Guarnizioni da inserire nell'interstizio che si viene a creare tra le parti concave del pannello ed il profilo longitudinale di base, realizzata in materiale plastico espanso caratterizzato da un'alta resistenza all'invecchiamento, con specifica funzione. Con ogni onere e magistero per portare l'opera a regola d'arte.
- 9. Ogni Ulteriore e necessaria lavorazione, compreso ogni onere e magistero, connessa alle precedenti, al fine di dare compiuta utilizzazione dell'opera a regola d'Arte, nonché movimentazione e trasporto materiali, con escluso il solo smaltimento da pagarsi a fatturazione)**



Planimetria: con indicazione dell'area interessata dall'intervento
scala 1:500



Planimetria: con indicazione strada esistente interessata dall'intervento
scala 1:500



Cordoni in c.a.

Pavimentazione in cls armato

Barriera di sicurezza in acciaio zincato a caldo cat. H2

confluenza del canale consortile esistente

Nuovo canale acque bianche

Copertura canale esistente con grigliato D400

Barriera Frangi-Faro


COMUNE DI PONTECAGNANO FAIANO
(Provincia di Salerno)

Settore Lavori Pubblici, Manutenzione e Infrastrutture

PROGETTO ESECUTIVO
ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. n. 50 del 14 aprile 2016

Intervento di messa in sicurezza del territorio a rischio idraulico lungo la strada di via Irno all'altezza del cavalcavia Autostradale SA-RC
CUP F66J0000430006

TAVOLA
G.03
Planimetria di Progetto

Data: Dicembre 2021
Scala: 1:200

Ufficio progettazione:
Ing. Danilo Staglioli

Responsabile Unico del Procedimento:
Ing. Danilo D'Angelo

Responsabile del Settore:
Ing. Danilo D'Angelo

Revisione del
Revisione del
Revisione del

Il presente elaborato è di proprietà esclusiva del Comune di Pontecagnano Faiano e in caso di riproduzione o utilizzo senza il consenso dell'Ente