



Area Sviluppo Territoriale

Via Emilia San Pietro, 12 - 42121 Reggio Emilia - RE

INTERVENTI DI MESSA DI SICUREZZA E MANUTENZIONE STRAORDINARIA DEL SOVRAPPASSO FERROVIARIO VIABILE DI VIA DEL PARTIGIANO.

CODICE INTERVENTO: Z_31001

CUI: L00145920351202100024

CUP: J87H22000390001

RELAZIONE DI ACCOMPAGNAMENTO ALLO STUDIO DI FATTIBILITA'

Il Responsabile del Procedimento RUP

Ing. Matteo Mezzetti



MEZZETTI MATTEO
COMUNE DI REGGIO
NELL'EMILIA
01.02.2022
08:45:55 UTC

Reggio Emilia, Febbraio 2022

Con Prot. n. 2020/ 87252 del 21/05/2020 è stato acquisito agli atti nota da parte RFI, Rete Ferroviaria Italiana, avente ag oggetto: “ Richiesta di consolidamento del cavalcavia sito al Km 60+681 della Linea BO-PC, via del Partigiano Reggio Emilia- Lettera di Impegno n. 634/1979 doc.67/L” con la quale si segnala un avanzato stato di degrado delle pile del ponte nel tratto di scavalco dell’area RFI, in particolare su ampie porzioni si riscontrano distacchi di calcestruzzo e la scopertura dell’armatura, vengono segnalati principi di fessurazione su alcune travi e la presenza di distacchi del coprifermo sulla parte inferiore della soletta. Si richiede all’Ente Comune di Reggio Emilia di provvedere procedere con urgenza al ripristino delle parti ammalorate dell’opera;

Con Provvedimento Dirigenziale RUAD n. 1192 del 20/07/2021 avente ad oggetto “ Modifica del conferimento delle funzioni di RUP per gli interventi relativi al programma triennale dei LL.PP 2021/2023 e altri interventi” viene inserito con:

CODICE INTERVENTO: Z_31001 CUP J87H21000670004 Intervento urgente Ponte di via del Partigiano (via Turri sulla ferrovia) per un importo da quadro economico pari a € 450.000,00;

Con Determinazione Dirigenziale RUD n. 919 del 30/08/2021 avente ad oggetto “ Conferimento della prestazione di servizio di diagnostica, valutazione della sicurezza e progettazione e affidamento dell’attività di assistenza per la fase diagnostica e prove sui materiali calcestruzzo e acciaio per intervento di risanamento del sovrappasso linea fs Milano -Bologna di via del Partigiano” si è affidato il servizio di diagnostica, valutazione della sicurezza e le prove sui materiali di cui sopra;

Con Deliberazione della Giunta Comunale ID n. 246 del 23/12/2021 avente ad oggetto “ Adozione dello schema Piano Triennale dei LL.PP 2022-2024 ed elenco annuale dei lavori riferiti all’anno 2022” si è riconfermato l’intervento:

Codice Unico Intervento CUI: L00145920351202100024

CODICE INTERVENTO: Z_31001 CUP J87H21000670004 Intervento urgente Ponte di via del Partigiano (via Turri sulla ferrovia) per un importo da quadro economico pari a € 450.000,00

Il sovrappasso ferroviario di via del Partigiano è situato in prossimità del centro storico comunale ad est dello stesso, di Reggio Emilia, è una porzione della più lunga strada denominata via Del Partigiano che è un importante asse viario di collegamento tra la zona nord e la zona sud della città, fiancheggia l’area del Campovolo e l’area delle EX Officine Reggiane. La strada è il collegamento preferenziale tra il traffico proveniente dalla zona Ceramica, Scandiano con il collegamento della tangenziale Nord e lo svincolo per la direzione Correggio.

Il Regolamento viario comunale, approvato con Deliberazione Consiliare 3373/93 del 21/05/2012, definisce via del Partigiano come strada di tipo EF2 Strada Locali interzonali secondarie con le seguenti caratteristiche geometriche e funzionali:

- Strade interzonali secondarie (cat.EF2): una corsia per senso di marcia. Intersezioni a raso con eventuale inserimento di platee o uso di minioratorie (diametro esterno < 24 mt.);

ELENCO PRIORITA'

Sulla base delle indagini diagnostiche effettuate, si esprime, in ordine decrescente di priorità, l'elenco delle attività di messa in sicurezza e manutenzione straordinaria necessarie sull'opera d'arte.

- La caduta di copriferro dagli sbalzi dei pulvini e dagli sbalzi dei cordoli è senza dubbio la situazione più critica ed immediata, può interferire con il traffico ferroviario e le attività del personale presente sui piazzali;
- Il percolamento d'acqua sul lato ovest va regimato meglio, altrimenti il danno che oggi è quasi ovunque confinato al copriferro si tramuterà ben presto in danno alle armature con conseguente riduzione di resistenza;
- Tre piccoli danneggiamenti ai trefoli sono presenti sulle travi di bordo, la riduzione di resistenza è minima, ma occorre provvedere al ripristino per evitare che la corrosione evolva rapidamente a interessare una porzione più larga di trave;
- Non potendo intervenire tra le travi, a causa del ridottissimo spazio libero, è bene assicurare l'efficienza dei giunti su strada;
- E' iniziato il processo di corrosione sulle pareti e all'intradosso delle travi nella zona di appoggio, occorre un ripristino / ringrosso del copriferro per fermare il processo di degrado in una zona importante della trave: la zona di ancoraggio dei trefoli;
- E' iniziato il distacco del copriferro dal fusto verticale delle pile, tale meccanismo non produce, al momento, riduzioni di resistenza e, se si escludono le colonne 1, 2 e 3, non vi sono situazioni interferenti con attività lavorative;
- Sta per iniziare il processo di de-coesione del copriferro che copre le staffe delle travi di bordo, è utile al meno una verniciatura protettiva o una impregnazione con prodotti passivanti;

In conclusione: le attività sperimentali eseguite hanno permesso di caratterizzare i materiali presenti in situ e di individuare lo stato di salute dell'opera.

Le misure geometriche e la disposizione delle armature interne si dimostra abbastanza aderente ai disegni di progetto in possesso della Committenza e le proprietà dei calcestruzzi e delle armature impiegate è simile a quanto previsto in progetto.

Si manifesta anche degrado sulle barriere antirumore presenti sul lato di via Turri.

QUADRO ECONOMICO INTERVENTO

Per la realizzazione delle opere di cui sopra, si è stimata una spesa complessiva da Quadro economico di € 1.800.000,00, di cui si riporta di seguito il quadro economico dove sono stati suddivisi i vari interventi previsti con relativa stima, si sono utilizzati valori parametrici di interventi già realizzati.

QUADRO ECONOMICO	
Lavori	
Lavori di manutenzione calcestruzzo e manutenzione sistema deflusso acque piovane	€ 320.000,00
Rifacimento giunti dilatazione	€ 200.000,00
Fornitura e posa barriere stradali di sicurezza compresa rimozione esistente	€ 130.000,00
Lavori Pavimentazione Stradale	€ 200.000,00
<i>composti da:</i>	
Scarifica pavimentazione stradale esistente	€ 30.000,00
Binder	€ 66.000,00
Tappetino usura bassa emissione sonora	€ 35.000,00
Manto impermeabilizzante sup asfaltata 57000	€ 69.000,00
Sostituzione barriere antirumore	€ 330.000,00
Oneri sicurezza	€ 150.000,00
TOTALE APPALTO	€ 1.330.000,00
SOMME A DISPOSIZIONE	
Iva 22%	€ 292.600,00
Imprevisti compresa iva 22%	€ 21.210,24
Spese Tecniche (prove materiali, diagnostica)	€ 23.189,76
Spese Tecniche (Progettazione DL Sicurezza)	€ 106.400,00
Incentivo 2% (D.Lgs 50/16)	€ 26.600,00
TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE	€ 470.000,00
TOTALE	€ 1.800.000,00

CRONOPROGRAMMA

Si stima che l'intervento potrà pertanto essere articolato secondo la seguente cadenza temporale:

- Affidamento incarichi di progettazione, direzione lavori e sicurezza n. 90 gg;
- Redazione, verifica ed approvazione del progetto definitivo-esecutivo n. 30 gg;
- Bando di Gara e Affidamento n. 180 gg;
- Esecuzione delle opere n. 180 gg;
- Collaudi n. 60 gg.

Si rimanda alla progettazione definitiva-esecutiva la maggiore definizione delle tempistiche delle lavorazioni, e si precisa che la cadenza temporale è stimata in quanto le tempistiche dovranno essere concordate con i dirigenti comunali preposti in base all'ordine di priorità dell'Amministrazione Comunale.

I tempi complessivamente previsti per l'esecuzione dell'intervento sono stimati in 540 gg a far data dall'attivazione del procedimento.

SOSTENIBILITA' ECONOMICA

Si chiede la copertura dell'intervento, come da quadro economico sopra riportato mediante il contributo:

“CONTRIBUTI LEGGE DI BILANCIO 2019 PER LA MESSA IN SICUREZZA DEGLI EDIFICI NEL TERRITORIO” (L. 145/2018 art 1 comma 139) (modificato con L. 160/2019 comma 38, modificato con art 46 DL 104/2020, modificato con art 809 L.178/2020) che prevede:

- Importo massimo richiedibile per popolazione > 25 mila abit. : 3.425.000 euro (quota differenziale non richiesta con la prima istanza)
- Interventi : progettazione e realizzazione di oo.pp.: - per la messa in sicurezza degli edifici e del territorio, - per interventi di viabilità - per la messa in sicurezza e sviluppo di sistemi di trasporto pubblico(anche con la finalità di ridurre l'inquinamento ambientale) - per la rigenerazione urbana e la riconversione energetica verso fonti rinnovabili - per le infrastrutture sociali e le bonifiche ambientali dei siti inquinati - per gli investimenti di cui all'art 18 co 18 lettera c della legge 350 del 2003 - acquisto di impianti, macchinari, attrezzature tecnico-scientifiche, mezzi di trasporto e altri beni mobili a utilizzo pluriennale
- Periodo : 2021-2034
- Priorità assegnazione: 1. Messa in sicurezza del territorio a rischio idrogeologico 2. messa in sicurezza di strade, ponti e viadotti 3. messa in sicurezza ed efficientamento energetico degli edifici, con precedenza per edifici scolastici e altre strutture di proprietà dell'ente.

CONCLUSIONE

Considerato che via del Partigiano è una delle principali reti viarie di attraversamento della città direzione Nord/Sud, e data la presenza della sottostante rete ferroviaria MI-BO;

Considerando che i lavori riguardano:

- sia l'intradosso del ponte per la messa in sicurezza della struttura portanti pilastri e travi in c.a. con l'interferenza della viabilità ferroviaria nazionale;
- sia l'estradosso legati alla messa in sicurezza delle barriere di sicurezza, regimentazione delle acque piovane, sostituzione dei pannelli antirumore con l'interferenza del traffico veicolare cittadino;

Si ritiene opportuno considerare un progetto unitario per la messa in sicurezza e la manutenzione straordinaria del ponte stesso, durante l'esecuzione dei lavori si dovranno attuare gli accorgimenti necessari per ridurre al minimo il disagio con la rete ferroviaria sottostante (lavorazioni in notturna) e individuare un periodo idonea dove si ha minore flusso veicolare sulla struttura (periodo estivo).

IL RUP
Ing. Matteo Mezzetti