

**ORDINE DEGLI INGEGNERI
DELLA PROV. DI TRENTO**

dott. ing. MARCO ZOCCHIO
ISCRIZIONE ALBO N° 2799 - Sezione A

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO
dott. ing. Marco Zocchio

autostrada del brennero

LAVORI DI ORDINARIA MANUTENZIONE DELLA
PAVIMENTAZIONE IN CONGLOMERATO BITUMINOSO DI
TRATTI SALTUARI DEL NASTRO AUTOSTRADALE TRA
MANTOVA NORD E CAMPOGALLIANO

11.

PIANO DI MANUTENZIONE DELL'OPERA E DELLE SUE PARTI

0	24.07.20	EMISSIONE	M.ASILEPPI	M.ASILEPPI	C.COSTA
REVISIONE:	DATA:	DESCRIZIONE:	REDAZIONE:	VERIFICA:	APPROVAZIONE:
DATA PROGETTO:				IL PROGETTISTA: 	
FEBBRAIO 2020					
NUMERO PROGETTO:					
06/20					

**LAVORI DI ORDINARA MANUTENZIONE DELLA PAVIMENTAZIONE IN
CONGLOMERATO BITUMINOSO DI TRATTI SALTUARI DEL NASTRO
AUTOSTRADALE TRA MANTOVA NORD E CAMPOGALLIANO**

PIANO DI MANUTENZIONE DELL'OPERA E DELLE SUE PARTI

I N D I C E

PREMESSA.....	2
A. MANUALE D'USO	3
A.1. PREMESSA.....	3
A.2. Ubicazione e descrizione degli interventi	3
A.3. Individuazione delle parti più importanti dell'opera	5
A.4. OPERE CIVILI	6
A.4.4. Pavimentazione stradale	6
B. MANUALE DI MANUTENZIONE	10
B.1. PREMESSA.....	10
B.2.4. Pavimentazione stradale	11
C. PROGRAMMA DI MANUTENZIONE.....	14
C.1. PREMESSA.....	14
C.2. OPERE CIVILI	15
C.2.4. Pavimentazione stradale	15

PREMESSA

Ogni opera di ingegneria civile, all'atto della sua progettazione ed esecuzione, non può essere considerata un bene di durata illimitata pertanto necessita, nel corso degli anni, interventi di manutenzione non spazialmente e temporalmente prevedibili in origine.

Ad ogni opera, pubblica o privata, deve essere attribuita un periodo definito "vita utile", entro il quale programmare l'attuazione di precise attività manutentive. Al riguardo, già da alcuni anni, l'orientamento della gestione delle infrastrutture viarie, nonché l'impianto normativo, hanno sempre più posto attenzione alla problematica del controllo del livello di degradazione, venendosi quindi sempre più a manifestare per il caso specifico la necessità di una idonea manutenzione ordinaria e straordinaria, programmata seguendo determinate fasi logiche. Tale esigenza è particolarmente significativa per le opere d'arte presenti sulle strade, ove più fattori concomitanti, quali l'invecchiamento naturale dei materiali, l'azione di processi chimici di degrado e l'esigenza d'assorbire il continuo incremento delle sollecitazioni dinamiche da traffico, mantenendo comunque le condizioni di servizio iniziali, impongono un'opportuna analisi, avente come obiettivo la conservazione, il ripristino, nonché l'adeguamento delle strutture esistenti, assicurando in tal modo il prosieguo della vita utile dell'opera.

L'obiettivo che si desidera raggiungere, tramite gli interventi previsti in progetto, consiste nella risoluzione dei problemi caratterizzanti l'attuale stato di degrado della sovrastruttura stradale, garantendo altresì una corretta manutenzione delle infrastrutture.

Il presente "*Piano di manutenzione dell'opera e delle sue parti*" viene redatto in ottemperanza all'art. 23, comma 8 del D. Lgs. 18/04/16 n. 50 "Codice dei Contratti" e secondo le disposizioni dell'articolo 38 del D.P.R. 5 ottobre 2010, n. 207.

Tale documento, tenendo conto degli elaborati progettuali, prevede, pianifica e programma l'attività di manutenzione dell'intervento al fine di mantenere nel tempo la funzionalità, le caratteristiche di qualità, l'efficienza ed il valore economico dell'opera progettata.

Il piano di manutenzione è costituito dai seguenti documenti operativi:

- a) il manuale d'uso;
- b) il manuale di manutenzione;
- c) il programma di manutenzione.

A. MANUALE D'USO

A.1. PREMESSA

Il "Manuale d'uso" si riferisce all'uso delle parti più importanti del bene, ed in particolare degli impianti tecnologici. Esso contiene tutto l'insieme delle informazioni che permettono all'utente di conoscere le modalità di fruizione dell'opera, nonché tutti gli elementi necessari per limitare quanto più possibile i danni derivanti da un'utilizzazione impropria, di effettuare degli interventi manutentivi non specialistici per la sua conservazione e per riconoscere tempestivamente fenomeni di deterioramento anomalo per il sollecito intervento specialistico richiesto.

A.2. Ubicazione e descrizione degli interventi

AUTOSTAZIONE		
PEGOGNAGA		
Ubicazione		
Comune	Provincia	Progressiva
Pegognaga	Mantova	276+706
Rappresentazione grafica	Corografia 1:2000: All. 4.11 di progetto All. 4.12 di progetto All. 4.13 di progetto All. 4.14 di progetto Tipo di intervento: All. 4.11 di progetto All. 4.12 di progetto All. 4.13 di progetto All. 4.14 di progetto	

CARREGGIATA AUTOSTRADALE			
Progressive di intervento			
Dal km	Al km	Direzione	Provincia
276+400	277+300	sud	Mantova
277+900	280+700	sud	Mantova
288+000	290+500	sud	Reggio Emilia
295+000	297+000	sud	Modena
301+200	303+200	sud	Modena
305+200	304+400	nord	Modena
296+000	293+700	nord	Modena
293+700	292+200	nord	Modena
290+200	289+000	nord	Reggio Emilia
287+000	285+900	nord	Reggio Emilia
Rappresentazione grafica	<p>Corografia 1:10000:</p> <p>All. 4.1 di progetto</p> <p>All. 4.2 di progetto</p> <p>All. 4.3 di progetto</p> <p>All. 4.4 di progetto</p> <p>All. 4.5 di progetto</p> <p>All. 4.6 di progetto</p> <p>All. 4.7 di progetto</p> <p>All. 4.8 di progetto</p> <p>All. 4.9 di progetto</p> <p>All. 4.10 di progetto</p> <p>Planimetria schematica generale:</p> <p>All. 5.1 di progetto</p> <p>Fasi di intervento e sezioni tipo:</p> <p>All. 6.1 di progetto</p> <p>All. 6.2 di progetto</p> <p>All. 6.3 di progetto</p> <p>All. 6.4 di progetto</p>		

Il presente piano di manutenzione si riferisce:

- alla sostituzione della pavimentazione di alcune aree della stazione autostradale di Pegognaga, nonché di tratti saltuari del nastro autostradale localizzati tra Mantova nord e Campogalliano sia in carreggiata sud sia in carreggiata nord.

A.3. Individuazione delle parti più importanti dell'opera

Le opere in progetto che riguardano il presente “Piano di Manutenzione” sono schematicamente rappresentate dalle seguenti voci, o componenti:

OPERE CIVILI

1. pavimentazioni stradali

A.4. OPERE CIVILI

A.4.4. Pavimentazione stradale

a) Ubicazione

AUTOSTAZIONE		
PEGOGNAGA		
Ubicazione		
Comune	Provincia	Progressiva
Pegognaga	Mantova	276+706

CARREGGIATA AUTOSTRADALE			
Progressive di intervento			
Dal km	Al km	Direzione	Provincia
276+400	277+300	sud	Mantova
277+900	280+700	sud	Mantova
288+000	290+500	sud	Reggio Emilia
295+000	297+000	sud	Modena
301+200	303+200	sud	Modena
305+200	304+400	nord	Modena
296+000	293+700	nord	Modena
293+700	292+200	nord	Modena
290+200	289+000	nord	Reggio Emilia
287+000	285+900	nord	Reggio Emilia

b) Rappresentazione grafica

Corografia :

All. 4.1 di progetto

All. 4.2 di progetto

All. 4.3 di progetto

All. 4.4 di progetto
 All. 4.5 di progetto
 All. 4.6 di progetto
 All. 4.7 di progetto
 All. 4.8 di progetto
 All. 4.9 di progetto
 All. 4.10 di progetto
 All. 4.11 di progetto
 All. 4.12 di progetto
 All. 4.13 di progetto
 All. 4.14 di progetto

Planimetria schematica generale:

All. 5.1 di progetto

Fasi di intervento e sezioni tipo:

All. 6.1 di progetto
 All. 6.2 di progetto
 All. 6.3 di progetto
 All. 6.4 di progetto

c) Descrizione

I lavori consisteranno nel rifacimento della pavimentazione bituminosa in corrispondenza delle zone individuate e sinteticamente riassunte nel seguente prospetto:

Interventi da eseguirsi presso le aree di servizio

L'intervento principale consisterà nel rifacimento degli strati più superficiali, ovvero il tappeto d'usura (tradizionale chiusa sui piazzali e antisdrucchiolo sulle rampe degli svincoli) e lo strato di collegamento (binder).

In corrispondenza delle piste destinate al transito e ai parcheggi dei mezzi pesanti si prevede altresì la sostituzione degli strati più profondi (conglomerato bituminoso di tipo base) con nuovi conglomerati bituminosi di elevate caratteristiche meccaniche (modificato tipo hard)

Interventi da eseguirsi presso le stazioni autostradali

La tipologia di intervento prevede il rifacimento degli strati più superficiali della pavimentazione bituminosa, ovvero il tappeto d'usura (tradizionale chiusa sui piazzali e antisdrucchiolo sugli svincoli) oltre allo strato di collegamento (binder), entrambe confezionati con bitume modificato (tipo hard), in situazioni di particolare degrado è previsto il risanamento della zona con conglomerato bituminoso di base confezionato con bitume modificato (tipo hard).

Interventi da eseguirsi in carreggiata

Rappresentazione schematica ove, sono riportate:

- la progressiva di inizio e fine intervento;
- la lunghezza degli interventi;

- la lunghezza complessiva dei tratti ove verrà effettuata, oltre alla sostituzione del tappeto d'usura (di tipo Drenante Fonoassorbente Speciale su corpo del rilevato, tipo Antisdrucciolo sui ponti e nelle gallerie), anche la sostituzione completa, limitatamente ad alcune zone, degli strati portanti di conglomerato bituminoso (base e binder) e della fondazione (misto cementato/riciclaggio in sito).

carreggiata	dal km	al km	lunghezza intervento (m)	lunghezza intervento con binder in corsia di marcia (m)	lunghezza intervento con base in corsia di marcia (m)	lunghezza intervento con riciclaggio in corsia di marcia (m)
sud	276+400	277+300	900	900	900	900
sud	277+900	280+700	2800	2800	1700	1700
sud	288+000	290+500	2500	2500	2300	2300
sud	295+000	297+000	2000	2000	1000	
sud	301+200	303+200	2000	2000	1150	
nord	305+200	304+400	800	800	800	800
nord	296+000	293+700	2300	2300	2000	
nord	293+700	292+200	1500	1500	1500	1500
nord	290+200	289+000	1200	1200	1200	1200
nord	287+000	285+900	1100	1100	1000	1000
TOTALE			17.100	17.100	13.250	9.400

Tutti i conglomerati bituminosi sono confezionati con bitumi modificati. I bitumi modificati sono quei leganti per uso stradale costituiti da bitumi di base ed appositi polimeri ed additivi. Sia per gli strati di base e di collegamento-binder che per il tappeto di usura si utilizza il tipo "HARD".

d) Modalità d'uso

Il corretto utilizzo della struttura prevede di non esercitare azioni meccaniche particolarmente gravose (transito con mezzi cingolati) o chimiche (svasi di sostanze corrosive od oleose) sulla pavimentazione.

e) Eventuali fenomeni di deterioramento anomalo da segnalare

Sono da segnalare per un sollecito intervento specialistico ammaloramenti vari degli *strati portanti* della pavimentazione quali:

- ondulazioni longitudinali;
- ondulazioni trasversali (ormaie);
- depressioni e rigonfiamenti localizzati;
- fessurazioni;
- rifluimenti di bitume, buche e cedimenti;

Sono da segnalare per un sollecito intervento specialistico ammaloramenti vari degli *strati superficiali* della pavimentazione quali:

- sgranamenti e disgregazione di inerti;
- buche superficiali;
- levigatura degli inerti;
- rifluimenti di bitume.

B. MANUALE DI MANUTENZIONE

B.1. PREMESSA

Il manuale di manutenzione si riferisce alla manutenzione delle parti più importanti del bene ed in particolare degli impianti tecnologici, fornendo, con specifico riferimento alle diverse unità tecnologiche, alle caratteristiche dei materiali o componenti, le indicazioni necessarie per la corretta manutenzione nonché per il ricorso ai centri di assistenza o di servizio specializzati.

Le operazioni previste quali intervento di manutenzione, sia ordinaria che straordinaria, anche in relazione ad una buona prevenzione, sono riportate nel seguito e si intendono quale traccia a disposizione dei Responsabili della Manutenzione.

Le voci rappresentate sono suddivise per tipologia di lavoro e per materiali componenti; alcune sono raggruppate, perché si ritiene che gli interventi di cui necessitano siano simili.

Per quanto riguarda le opere civili gli interventi sono più distanziati nel tempo, ma più radicali; mentre per le opere di finitura (pavimentazioni, barriere, pannelli, segnaletica, ecc.) la più frequente necessità di verifica è, di norma, dettata dall'uso.

Ogni applicazione specifica può comunque essere migliorata nel tempo, anche in relazione all'evolversi delle situazioni di fatto, rese più palesi dall'operatività a cui sono adibite le strutture in argomento.

Si precisa che il personale e mezzi relativi alla voce "livello minimo delle prestazioni manutentive" sono indicativi, trattandosi ovviamente di capacità soggettive e correlate alla circostanza che determina la necessità dell'intervento.

B.2.4. Pavimentazione stradale

a) Ubicazione

AUTOSTAZIONE		
PEGOGNAGA		
Ubicazione		
Comune	Provincia	Progressiva
Pegognaga	Mantova	276+706

CARREGGIATA AUTOSTRADALE			
Progressive di intervento			
Dal km	Al km	Direzione	Provincia
276+400	277+300	sud	Mantova
277+900	280+700	sud	Mantova
288+000	290+500	sud	Reggio Emilia
295+000	297+000	sud	Modena
301+200	303+200	sud	Modena
305+200	304+400	nord	Modena
296+000	293+700	nord	Modena
293+700	292+200	nord	Modena
290+200	289+000	nord	Reggio Emilia
287+000	285+900	nord	Reggio Emilia

a) Rappresentazione grafica

Corografia :

All. 4.1 di progetto
All. 4.2 di progetto
All. 4.3 di progetto
All. 4.4 di progetto
All. 4.5 di progetto
All. 4.6 di progetto
All. 4.7 di progetto
All. 4.8 di progetto
All. 4.9 di progetto
All. 4.10 di progetto
All. 4.11 di progetto
All. 4.12 di progetto
All. 4.13 di progetto
All. 4.14 di progetto

Planimetria schematica generale:

All. 5.1 di progetto

Fasi di intervento e sezioni tipo:

All. 6.1 di progetto
All. 6.2 di progetto
All. 6.3 di progetto
All. 6.4 di progetto

c) Risorse necessarie per l'intervento manutentivo eventualmente richiesto:

- Attrezzature: fresa stradale, autobotte acqua, autospazzatrice, vibrofinitrice, rullo compattatore, bobcat, macchina stendi emulsione, autocarro spandifiller, autocarri per fresato e autocarri per conglomerato.
- Materiali: acqua, emulsione bituminosa da bitume modificato, bitume modificato, conglomerato bituminoso, filler e segnaletica per cantiere temporaneo.

d) Livello minimo delle prestazioni manutentive di pronto intervento:

- intervento minimale: chiusura buche e cedimenti localizzati;
- sono richieste: squadra di minimo 3 persone con furgone, segnaletica di deviazione, asfalto a freddo, pestello per costipare o piastra vibrante.

e) Anomalie riscontrabili:

- ondulazioni longitudinali, ondulazioni trasversali (ormaie), depressioni e rigonfiamenti localizzati, fessurazioni, disaggregazione e distacco di inerti levigatura degli inerti, rifluimenti di bitumi, buche, cedimenti.

f) Manutenzioni eseguibili direttamente dal Centro Sicurezza Autostradale (CSA):

- chiusura di buche e cedimenti con asfalto a freddo.

g) Manutenzione da eseguire a cura del personale specializzato:

- rifacimento di tratti consistenti di pavimentazione.

C. PROGRAMMA DI MANUTENZIONE

C.1. PREMESSA

Il programma di manutenzione prevede un sistema di controlli e di interventi da eseguire, a cadenze temporalmente o altrimenti prefissate, al fine di una corretta gestione del bene e delle sue parti nel corso degli anni. Esso si articola secondo tre sottoprogrammi:

- a) sottoprogramma delle **prestazioni** (che prende in considerazione le prestazioni che le singole componenti dell'opera dovranno fornire nel corso del loro ciclo di vita utile)
- b) sottoprogramma dei **controlli** (che individua e definisce gli interventi di controllo e di verifica da eseguire a scadenze temporali prefissate, al fine di rilevare un'eventuale decadenza del livello delle prestazioni nell'arco di vita utile delle varie componenti dell'opera e delle loro parti, individuarne le cause eventuali e predisporre quindi una tempistica appropriata ai successivi interventi di manutenzione).
- c) sottoprogramma degli **interventi di manutenzione** (che riporta in ordine temporale la frequenza dei differenti interventi di manutenzione, al fine di fornire le informazioni per una corretta conservazione del bene)

C.2. OPERE CIVILI

C.2.4. Pavimentazione stradale

Sottoprogramma delle prestazioni

OGGETTO	PRESTAZIONI RICHIESTE	CICLO DI VITA UTILE
Sottofondazione in materiale drenante	Drenaggio eventuali acque di sottofondo	50 anni
Fondazione stradale in misto granulare stabilizzato	Compattazione e durezza	50 anni
Fondazione stradale in misto cementato	Resistenza a compressione	50 anni
Strato di base	Resistenza a compressione	20 anni
Strato di collegamento "binder"	Adesione allo strato di base, complanarità, resistenza a compressione	10 anni
Tappeto d'usura tradizionale e antisdrucchiolo	Adesione al binder, complanarità, resistenza all'usura, aderenza	6 anni
Tappeto d'usura Drenante	Adesione al binder, complanarità, resistenza all'usura, aderenza e capacità drenante	6 anni

Sottoprogramma dei controlli

OGGETTO	VERIFICHE E CONTROLLI	STRUMENTI	PERIODICITA'
Tappeto d'usura	Verifica delle condizioni di aderenza (parametro CAT) e macrotestitura	Apparecchiature denominate ad "alto rendimento" tipo S.C.R.I.M. -TEX (Sideway force Coefficient Routine Investigation Machine e TEXTure Meter) oppure SKID-tester.	12 mesi
Tappeto d'usura	Verifica della regolarità longitudinale (parametro IRI) e trasversale (parametro RD)	Apparecchiature denominate ad "alto rendimento" Profilometri laser con accelerometri tipo ARAN. Per tratti inferiori a 100 metri la regolarità sarà valutata mediante straight-edge (regolo di 3 metri di lunghezza).	12 mesi
Tappeto d'usura	Verifica dei dissesti superficiali e dello stato fessurativo (condizioni di "Distress" superficiale)	Esame di tipo visivo e/o strumentale con apparecchiature denominate ad "alto rendimento" basate su sistemi tipo LIRS oppure ADE o apparecchiatura sviluppata da A22	12 mesi

Sottoprogramma degli interventi di manutenzione

OGGETTO	INTERVENTI DI MANUTENZIONE	PERIODICITA'
Tappeto d'usura	Ripristini localizzati di buche o cedimenti Rifacimento completo del tappeto	Secondo necessità 6 anni