



REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

COMUNE DI GENONI  
PROVINCIA DEL SUD SARDEGNA



PROGETTO DEFINITIVO-ESECUTIVO

OPERE DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA  
DI STRADE EXTRAURBANE

ELABORATO

RELAZIONE GENERALE

Data

DICEMBRE 2017

Scala

-

Allegato

**A.0**

Il progettista

Ing. Andrea Murgia

Il R.U.P.

Arch. Jr. Pierino Porru

Il Sindaco

Roberto Soddu

Comune di GENONI  
Provincia del Sud Sardegna

---

**PROGETTO DEFINITIVO ESECUTIVO**

OPERE DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA  
DI STRADE EXTRAURBANE

**RELAZIONE GENERALE**

**Sommario**

1.0 PREMESSA .....	2
2.0 OBIETTIVI DEL PROGETTO .....	2
3.0 DESCRIZIONE DELL'OPERA .....	3
3.1 UBICAZIONE .....	3
3.2 DESCRIZIONE DELLO STATO ATTUALE .....	3
3.3 OPERE IN PROGETTO.....	5
4.0 DISPONIBILITÀ DELLE AREE E VINCOLI .....	7
5.0 PREFATTIBILITÀ AMBIENTALE .....	7
6.0 QUADRO ECONOMICO DI PROGETTO .....	9

COMUNE DI GENONI- PROVINCIA DEL SUD SARDEGNA

## **1.0 PREMESSA**

Il territorio comunale di Genoni, parte della regione storica del Sarcidano (Sardegna centrale), si estende su una superficie di circa 44 km<sup>2</sup>, a quote comprese fra circa 300 e 600 m s.l.m. (Genoni, 447 m s.l.m.).

Nel territorio di Genoni, negli anni Ottanta, è stato scoperto un sito di valenza geologica e paleontologica molto importante: Duidduru; la stratigrafia del sito e la ricchezza dei fossili presenti sono alcuni elementi che rendono il sito interessante dal punto di vista scientifico.

Nel territorio di Genoni è altresì presente un sito di rilevante interesse archeologico ubicato sulla cima del colle di Santu Antine, 590 m s.l.m., da cui si domina tutto il territorio circostante.

## **2.0 OBIETTIVI DEL PROGETTO**

L'Obiettivo dell'amministrazione comunale con il presente progetto è quello favorire la fruizione del territorio comunale da parte di un numero sempre più elevato di turisti.

In particolare si intende migliorare il collegamento tra il sito di Diudurru e il colle di Santu Antine in cui è ubicato il PARC, Paleo Archeo Centro, il **museo** di nuova

concezione, dinamico e strettamente legato al territorio che lo circonda.

### **3.0 DESCRIZIONE DELL'OPERA**

#### **3.1 UBICAZIONE**

La strada oggetto d'intervento, ricade interamente nel territorio del Comune di GENONI, ed è ubicata a OVEST del centro abitato

Dal punto di vista cartografico il sito è così distinto:

**Carta d'Italia in scala 1:100.000 F° 218 Isili;**

**Carta I.G.M. in scala 1:25.000 F° 218 III N.O. Genoni;**

**C.T.R. in Scala 1:10.000 F° 539 SEZ. 040, F° 540 SEZ.**

010

#### **3.2 DESCRIZIONE DELLO STATO ATTUALE**

Come meglio descritto negli elaborati grafici allegati al progetto sono state individuate quattro zone di intervento:

Zona 1 - L'inizio si trova all'incrocio tra la via Lamarmora e la Via san Pietro, per circa 195 mt, nel tratto che costeggia il canale di guardia il fondo è in terra con pendenza trasversale di circa il 2,5%. Spostandoci in direzione sud - ovest si passa ad una finitura superficiale in bitume della lunghezza di circa 145 mt.

Zona 2 - per circa 90 metri in direzione ovest la strada è bitumata e parzialmente cementata in alcuni tratti che sono stati oggetto di lavori di manutenzione straordinaria.

In corrispondenza dello slargo si procede in direzione sud sino all'incrocio con la strada provinciale n°62. Anche in questo tratto il piano stradale è bitumato e la sezione trasversale ha una larghezza pari a 3,60 mt. Il piano viabile si presenta in condizioni critiche per l'intera lunghezza del tracciato, sono inoltre presenti dei locali affossamenti del piano stradale.

Zona 3 - in questa zona è ricompreso il tratto sterrato in prossimità del quale stazionano gli autobus dei visitatori che si recano al sito "Duidurru"

Va rimarcato che attualmente nelle strade sopra elencate il traffico veicolare è costituito principalmente da automezzi agricoli, autocarri, motocarri e in generale autoveicoli operanti nelle attività agro-pastorali. Il continuo passaggio di tutti questi autoveicoli, unitamente al fatto che le strade non sono supportate da una sufficiente manutenzione che sia commisurata alle reali necessità e bisogni dell'utenza, hanno provocato un persistente deterioramento della sede stradale.

### **3.3 OPERE IN PROGETTO**

Le opere previste in progetto possono essere così riassunte:

**Zona 1** - nel tratto di strada sterrata si procederà allo scavo del cassonetto per circa 15 cm di spessore successiva livellazione e cilindratura per la posa di uno strato di Tout-venant di cava dello spessore pari a 15 cm.

Il piano viabile sarà costituito da BINDER CHIUSO dello spessore compreso finito di cm 7.

Nei tratti di strada bitumata ammalorata si procederà:

- demolizione totale e asportazione della pavimentazione stradale per tutta la larghezza;
- scavo di sbancamento per un'altezza di cm.15;
- posa dello STRATO DI FONDAZIONE della massicciata stradale, eseguito con tout-venant di cava, ovvero con idoneo misto di fiume di cm. 15;
- posa in opera di binder chiuso dello spessore compreso finito di cm 7.

**Zona 2** - nei tratti di strada interessati da fenomeni di deterioramento locali si procederà alla sistemazione come sopra riportato; Il tratto di strada che va dallo slargo all'incrocio con la strada provinciale n°62 sarà interessato dalle seguenti lavorazioni:

- esecuzione di adeguate ricariche al fine di eliminare gli avvallamenti creatisi nello strato in conglomerato bituminoso di base;

- posizionamento per tutta l'estensione della strada del conglomerato bituminoso per manto d'usura (tappeto) dello spessore di cm. 3

**Zona 3** - in questo tratto è prevista la sistemazione della zona di sosta degli autobus nello specifico si eseguiranno le seguenti lavorazioni:

- preparazione e pulizia dell'area con uno scavo di scoticamento per una profondità media di cm 20, previo taglio degli alberi e dei cespugli, estirpazione ceppaie, ecc.;
- posa in opera dello strato di fondazione della massicciata stradale, eseguito con tout-venant di cava, ovvero con idoneo misto di fiume dello spessore medio di cm.30;
- posa in opera di binder chiuso dello spessore compreso finito di cm 7;

Si fa presente che la tipologia di strada in esame può ricadere nell'ambito delle strade del tipo locale a destinazione particolare, per le quali le caratteristiche compositive fornite dalla tabella 3.4.a delle **"NORME FUNZIONALI E GEOMETRICHE PER LA COSTRUZIONE DELLE STRADE"** e caratterizzate dal parametro "velocità di progetto" non sono applicabili.

Nella stesura del presente progetto si sono seguite le prescrizioni delle suddette norme secondo cui si tratta, in ambito extraurbano, **di strade agricole**, forestali, consortili e simili, nelle quali le dimensioni della piattaforma vanno riferite in particolare all'ingombro dei veicoli di cui è previsto il transito.

#### **4.0 DISPONIBILITÀ DELLE AREE E VINCOLI**

L'intervento non prevede alcuna modifica del tracciato, alcun allargamento della sezione esistente, ma esclusivamente un intervento di manutenzione straordinaria con bonifica dei tratti in cui i terreni risultano di natura inadeguata, e posa dello strato di sottofondo.

La strada in esame non ricade in zone vincolate.

#### **5.0 PREFATTIBILITÀ AMBIENTALE**

Il problema dei vari impatti ambientali delle opere al fine di verificarne preliminarmente la fattibilità ambientale si può considerare irrilevante.

Infatti, per la realizzazione di tutte le opere previste, non è prevista l'apertura di nuove cave, in quanto il materiale per la fondazione stradale sarà prelevato da cave esistenti, regolarmente autorizzate e dotate di piano di coltivazione, ubicate nell'ambito provinciale. Analoga considerazione vale per il fattore rumore, anche considerando che i mezzi d'opera da impiegare saranno di tipo



tradizionale. Gli eventuali impatti generati dai mezzi di cantiere sul traffico locale sono da considerare come lievi, temporanei e non definitivi.

L'impatto sulle popolazioni e sulle attività economiche è di certo positivo stante il fatto che la realizzazione delle opere induce come effetto positivo, sia durante la realizzazione che durante la messa in esercizio, quello di dare occupazione a manodopera qualificata oltre al beneficio derivante dal rilancio di un'importante attività turistica.

## 6.0 QUADRO ECONOMICO DI PROGETTO

<b>LAVORI A CORPO</b>	€	47.015,23	
DEMOLIZIONI E SCAVI	(€)	12.328,80)	
PAVIMENTAZIONI	(€)	34.686,43)	
LAVORI A BASE ASTA	€	<u>47.015,23</u>	€ 47.015,23
IMPORTO ONERI DELLA SICUREZZA NON SOGGETTI A RIBASSO			€ 1.800,00
IMPORTO LORDO (LAVORI +SICUREZZA)			<u>€ 48.815,23</u>
SOMME A DISPOSIZIONE DELL'AMMINISTRAZIONE			
IVA AL 22% (LAVORI + SICUREZZA)	€	10.739,35	
SPESE TECNICHE	€	6.388,27	
CNPAIA	€	255,53	
IVA SU SPESE TECNICHE E CNPAIA	€	1.461,64	
INCENTIVI - Art.113 D.Lgs.50 /2016 ( 2% di IL)	€	976,30	
ACCANTONAMENTO PER ACCORDI BONARI	€	500,00	
IMPREVISTI	€	863,68	
<b>TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE DELL'AMMINISTRAZIONE</b>	€	<u>21.184,77</u>	
Riepilogo			
IMPORTO SOGGETTO A RIBASSO			€ 47.015,23
ONERI DELLA SICUREZZA NON SOGGETTI A RIBASSO			€ 1.800,00
SOMME A DISPOSIZIONE DELL'AMMINISTRAZIONE			€ 21.184,77
<b>PREZZO COMPLESSIVO DELL'OPERA</b>			<u>€ 70.000,00</u>