

L'intervento in progetto costituisce il quarto ed ultimo lotto di quello più generale con il quale si intende riqualificare la via principale di Ovodda, nel tratto compreso all'interno della zona A (Centro Storico).

Si tratta della Via Vittorio Emanuele, tratto urbano della S. S. 128 e, più precisamente, del segmento di tale traversa interna, compreso tra le progressive chilometriche 123 + 070 e la 123 + 300.

Al suo interno si trovano anche due spazi comunitari che costituiscono, per molti residenti (prevalentemente anziani), luogo d'incontro quotidiano e di socializzazione, soprattutto in occasione di sagre ed altre manifestazioni e/o eventi.

Si tratta della piazza Gennargentu e dello slargo che, sull'altro lato della strada, è ubicato nella convergenza di Via Roma con Via Vittorio Emanuele.

Per il tratto di Via Vittorio Emanuele compreso entro tali ambiti si prevede uno studio specifico, in considerazione della particolare flessibilità fruizionale.

In corrispondenza di essi, per esempio, sono previsti dei marciapiedi a livello stradale, protetti da dissuasori rimovibili in metallo, che, in occasione di manifestazioni e/o altri eventi di natura sociale, possono essere rimossi, determinando in tal modo la creazione di un ampio spazio che possa surrogare una vera e propria piazza.

Ciò sarà reso possibile, quando necessita, tramite le opportune autorizzazioni, previa chiusura del traffico e creazione di percorsi alternativi.

Tali percorsi si sono sempre creati facilmente all'interno del paese di Ovodda, che gode di sufficiente ed idonea viabilità di circonvallazione.

L'intervento in progetto, relativo al lotto n° 4, interessa il tratto di carreggiata compresa tra la sezione stradale n° 7 (in prossimità di Via Mazzini) e la 10, (in prossimità di Via Santa Maria).

Esso prevede la rimozione del manto di asfalto e della parte sottostante, della profondità necessaria per l'alloggiamento della nuova pavimentazione in pietra lavorata.

La stratificazione dell'intervento è descritta nella sezione tipo di cui alla Tav. n° 6.

Un volta rimossa l'attuale pavimentazione, saranno realizzate, rinnovate e/o completate le reti tecnologiche dei sottoservizi. I principali interventi ad essi relativi consistono:

- a) nella posa in opera di due cavidotti (Enel e Telecom) di idonea sezione, sotto entrambi i marciapiedi, onde evitare attraversamenti della carreggiata e, pertanto, eventuali futuri smantellamenti della relativa nuova pavimentazione. In tal modo viene anche facilitata la futura manutenzione senza dover interrompere il traffico;
- b) nella realizzazione, a bordo del marciapiede destro in salita, della nuova rete di raccolta e convogliamento delle acque bianche, costituita da caditoie in cemento armato e griglie carrabili in ghisa. Si è optato per tale soluzione in quanto quelle in granito, presenti in taluni piccoli tratti di rete, hanno rivelato un'incompatibilità tra la consistenza dell'afflusso d'acqua e la loro robustezza, oltre a risultare poco pratiche per la necessaria e continua manutenzione delle caditoie;

c) nel livellamento (abbassamento, elevazione e/o inclinazione) dei vari pozzetti presenti, di piccole dimensioni, onde uniformarli (con i relativi chiusini) alle quote e pendenze della nuova pavimentazione lapidea.

Per quanto concerne i pozzetti di dimensioni medio – grandi, è prevista la sostituzione degli attuali chiusini in ferro (che creano impatto visivo e spezzano la continuità della tessitura) con quelli di nuova generazione (tipo “Giambellino” o similare), predisposti per l'alloggiamento della pietra, e la cui struttura portante, se necessario, sarà ulteriormente rinforzata con la saldatura di barre di ferro che garantiscono idonea rigidità, in considerazione della elevata carrabilità della strada.

Non sono previsti interventi relativi all'illuminazione pubblica, in quanto il Comune ha recentemente rinnovato la rete, anche con la sostituzione dei pali conici con quelli d'arredo per Centri Storici.

Il riempimento degli scavi a sezione ristretta (per tubazioni e cavidotti) verrà effettuato con terreno idoneo, miscelato con cemento in quantità non inferiore a 70 kg./mc. di riempimento, debitamente umidificato e costipato. Nella parte superiore del riempimento verrà realizzato un getto di cls Rck 25, dello spessore di 20 cm., armato con rete elettrosaldata del diametro di mm. 8, maglia 15x15 cm.

Verrà poi effettuato il costipamento del terreno sottostante la nuova pavimentazione e, successivamente, si realizzerà una piastra in cls. (con Rck non inferiore a 25), armata con rete elettrosaldata, maglia 20x20 e diametro di 8 mm.

Su tale sottostruttura, che costituirà supporto stabile ed uniforme della sovrastante pavimentazione, verrà poggiata quest'ultima, bloccandola con un letto di malta di cemento, con il quale saranno fissate anche le cordonate e le lastre (entrambe in pietra) che costituiranno il marciapiede, leggermente sollevato rispetto alla carreggiata.

La realizzazione di tutti i lavori previsti sarà effettuata avendo cura di procurare il minimo disagio possibile, sia alla viabilità che ai residenti.

La nuova pavimentazione della carreggiata presenta, in quasi tutto il tratto, quote pressoché identiche a quelle attuali.

In alcune parti, sul lato dx a salire, sono state effettuate delle modifiche che, seppure insignificanti ai fini delle livellette (come si dimostra nel profilo e sezioni di cui alle tavole 7 e 8), risultano, invece (considerata la caratteristica di tratto urbano interno al Centro Storico), molto importanti per numerosi altri motivi, tra cui:

- a) recuperare un idoneo accesso alle unità immobiliari che, nel corso degli anni, sono state sempre più penalizzate, al punto che alcune di esse hanno gli usci abbondantemente sotto il livello della carreggiata, con tutto quanto ne consegue in termini di salubrità e fruibilità;
- b) evitare (anche per motivi di sicurezza) il ristagno delle acque meteoriche nella carreggiata e nei marciapiedi, dando loro una pendenza di circa il 2% verso i punti di raccolta;
- c) ricreare l'antica immagine del Centro Storico che, originariamente, non si caratterizzava per marciapiedi infossati ed accessi alle case fortemente penalizzati.

Nelle menzionate tavole 7 e 8 sono riportati sia il profilo attuale, evidenziato con il colore blu, che le stratificazioni di progetto (colore rosso).

Tutte le quote in esse riportate sono riferite, in valore assoluto, alla quota "0.00" di riferimento, coincidente con quella della stazione n° 100, localizzata nella strada "ante operam" con un chiodo "topografico". Tale quota è comunque legata anche alle altre due stazioni, in prossimità dello slargo su Via Roma e su un marciapiede nell'incrocio con Via Taloro.

Negli elaborati grafici allegati sono descritti in dettaglio i principali particolari costruttivi, relativi ad elementi dell'arredo urbano (strisce pedonali di attraversamento in pietra di differenti colori, tipologie di tessiture, etc.).

Per quanto non specificato si rimanda agli allegati elaborati grafici e computo metrico.

Il progetto esecutivo, inclusa la presente relazione, comprende:

### **ALLEGATI:**

- a) Relazione tecnica;
- b) Quadro economico;
- c) Computo metrico estimativo;
- d) Analisi dei prezzi;
- e) Elenco dei prezzi;
- f) Incidenza della manodopera;
- g) Piano di sicurezza e coordinamento;
- h) Fascicolo dell'opera;
- i) Cronoprogramma e diagramma di Gantt;
- l) Computo oneri della sicurezza;
- m) Capitolato speciale d'appalto;
- n) Schema di contratto

### **TAVOLE**

- Tavola n° 1: Corografia (scala 1:10.000);
- Tavola n° 2: Stralcio da aerofotogrammetrico con indicazione dei principali interventi previsti (scala 1:2.000);
- Tavola n° 3: Rilievo stato attuale e tessitura nuova pavimentazione (scala 1:100);
- Tavola n° 4: Nuovi sottoservizi (1:100)
- Tavola n° 5: Dimensionamento ambiti di tessitura ed indicazione foto per simulazioni (1:100);
- Tavola n° 6: Sezione stradale tipo (1:10);
- Tavola n° 7: Sezioni (1:50);
- Tavola n° 8: Profilo su sezioni lungo asse stradale (1:100);
- Tavola n° 9: Particolari costruttivi (1:20);
- Tavola n° 10: Documentazione fotografica e simulazioni;
- Tavola n° 11: Layout di cantiere.