

**PROVINCIA DI BRESCIA
AREA DEL TERRITORIO
SETTORE DELLE STRADE E DEI TRASPORTI**



Piazza Tebaldo Brusato, 25121 Brescia (BS) P.IVA 03046380170 C.F. 80008750178 Tel: 0303749886
e-mail: viabilita@pec.provincia.bs.it segreteriastrade@provincia.brescia.it

PROGETTO DEFINITIVO - ESECUTIVO

D.Lgs. 18 Aprile 2016 n.50 Codice dei contratti pubblici

PROGETTO

SP79 "SABBIO CHIESE-LUMIZZANE" MANUTENZIONE STRAORDINARIA AI PONTI AL
KM 32+176 ED AL KM 33+090 IN COMUNE DI BIONE

DOCUMENTO

RELAZIONE GENERALE

TAV.

R1


PROGETTAZIONE



STUDIO D'INGEGNERIA CIVILE GIUSTACCHINI
Via Bonsignori 166, 25080 Prevalle (BS)
Tel. / Fax ++39 030 6801893 / ++39 030 6187803
E-mail info@ingegneriagiustacchini.eu
web www.ingegneriagiustacchini.eu

TIMBRO E FIRMA

GRUPPO DI LAVORO
Giustacchini Ing. Pierangelo
Giustacchini Ing. Damiano
Bossini Ing. Alberto
Facchetti Ing. Andrea
Girelli Geom. Matteo
Goffi Ing. Viola
Larovere Geom. Andrea
Tanghetti Ing. Linda

IL PROGETTISTA: GIUSTACCHINI PIERANGELO INGEGNERE			DESCRIZIONE Relazione generale - illustrativa			
REDAZIONE	CONTROLLO	APPROVATO	CODICE DOCUMENTO 22199	SCALA	PROIEZIONE 	FOGLIO A4
01.09.2023	01.09.2023	01.09.2023				
GV	GP	GP				

22199



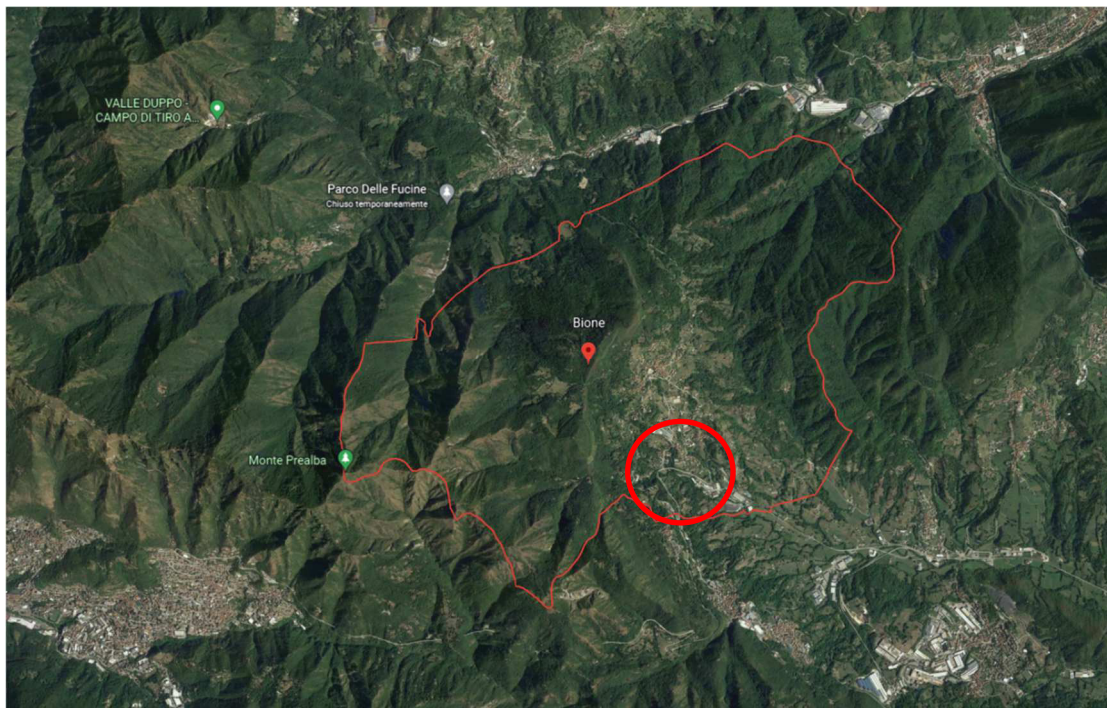
A4

6					
5					
4					
3					
2					
1					
REV.	DATA	REDAZIONE	CONTROLLO	APPROVATO	DESCRIZIONE

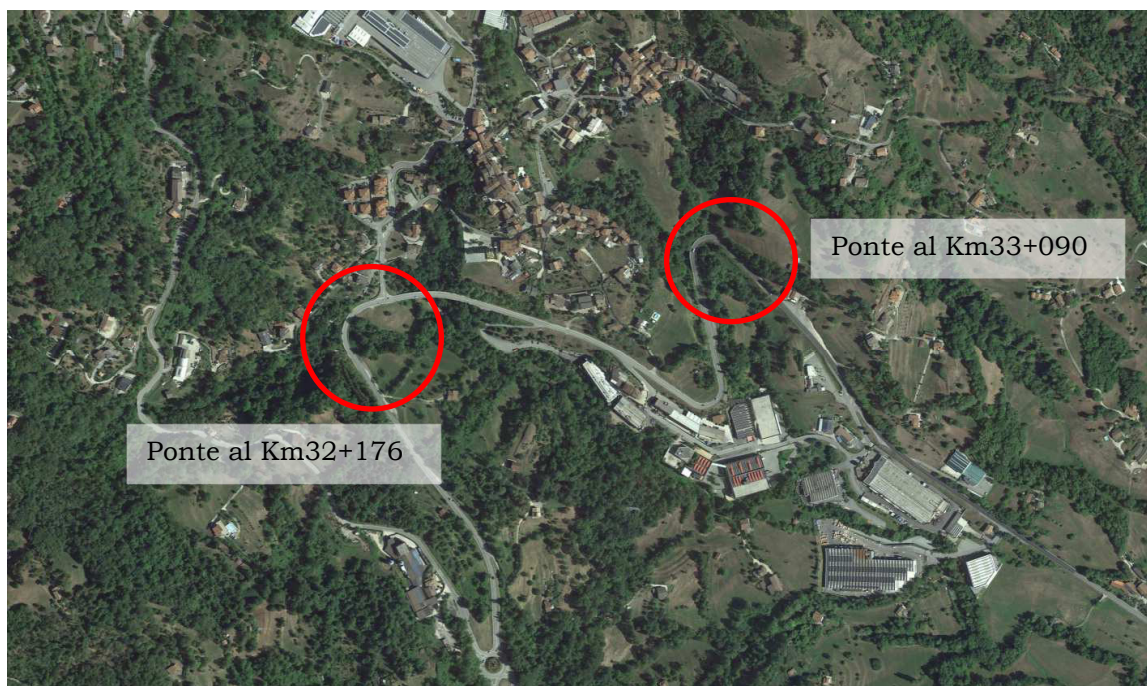
1	PREMESSA.....	2
2	DESCRIZIONE GENERALE DELLO STATO DI FATTO	3
3	DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA	3
3.1	Ponte km 32+176.....	3
3.2	Ponte km 33+090.....	5
4	DESCRIZIONE DELLO STATO DI PROGETTO.....	6
5	SCELTE PROGETTUALI	7
6	CONCLUSIONI.....	7

1 PREMESSA

La presente relazione viene redatta su incarico della Provincia di Brescia per descrivere gli interventi che si intendono eseguire per la manutenzione straordinaria ai ponti al km 32+176 ed al km 33+090 della S.P. 79 “Sabbio Chiese-Lumezzane” nel comune di Bione.



Ortofoto 1



Ortofoto 2

2 DESCRIZIONE GENERALE DELLO STATO DI FATTO

I ponti in oggetto sono identificati come P012 per quello collocato al chilometro 32+176 e con P014 per quello posto invece al chilometro 33+090; entrambi i manufatti sono stati realizzati su progetto degli ingegneri Ernesto Segre e Giorgio Pedrazzi e la costruzione viene ipotizzata intorno al 1975-1976. Si tratta di viadotti costituiti da travata continua iperstatica, costituito da tre campate iperstatiche l'uno (P012) e tre campate iperstatiche più una isostatica l'altro (P014). Entrambi i ponti sono costituiti da asse stradale curvilineo con pendenza pari a circa 5-6% verso l'interno della curva per agevolare lo smaltimento delle acque meteoriche. Entrambi gli impalcati sono costituiti da soletta piena in C.A.P. di spessore 80cm nella porzione centrale e con sezione rastremata di spessore variabile tra i 20cm ed i 35cm per gli sbalzi laterali; gli impalcati hanno larghezza complessiva pari a 10,50m (compresi sbalzi).

3 DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA

3.1 Ponte km 32+176



Foto 1



Foto 2



Foto 3

3.2 Ponte km 33+090



Foto 4



Foto 5



Foto 6

4 DESCRIZIONE DELLO STATO DI PROGETTO

Gli interventi da effettuarsi sui viadotti sono stati individuati a seguito del rilievo in sito del manufatto, congiuntamente con i risultati ottenuti dalle prove diagnostiche eseguite dal laboratorio C.G.G. S.r.l. e con i risultati ottenuti dall'analisi e dalle verifiche effettuate secondo quanto indicato dalle Norme Tecniche per le Costruzioni (D.M.2018).

Tutti questi elementi hanno permesso di valutare la necessità di interventi manutentivi e di rinforzo strutturale; in particolare, le criticità a livello strutturale riguardano la porzione di soletta del ponte P014 a campata isostatica e i cordoli perimetrali su cui si impostano i guard rail; dovendo infatti adeguare questi ultimi alla normativa in funzione della tipologia della strada SP79 Sabbio Chiese-Lumezzane (strada Tipo F), risulta necessario intervenire sugli stessi anche a livello strutturale. Altro intervento su entrambi i viadotti riguarda l'impermeabilizzazione degli stessi, per i quali si interviene rimuovendo gli attuali binder e strato d'usura al fine di disporre una guaina impermeabile al di sopra della soletta strutturale.

L'impermeabilizzazione viene eseguita anche in corrispondenza dei nuovi cordoli perimetrali. Come anticipato, l'intervento prevede anche la sostituzione dei guard rail secondo la tipologia prevista per la strada in oggetto e quindi, secondo quanto indicato nella relazione di calcolo, barriere omologate di classe H3.

5 SCELTE PROGETTUALI

Le scelte progettuali sono state avanzate sulla base dello stato di fatto, non alterando negativamente l'aspetto percettivo e materico esistente. Le scelte progettuali si adattano al contesto dell'area di intervento, modificando e migliorando quelle strutture che risultano ad oggi degradate.

Da un punto di vista strutturale e sismico l'intervento si configura come di tipo "locale"; si è deciso infatti di intervenire solo in corrispondenza dell'impalcato, mantenendo l'incremento dei carichi gravitazionali entro il limite del 10% ammesso da normativa.

Per quanto concerne gli altri interventi previsti invece, si opta per interventi con uno scarso impatto a livello paesistico, rispettando l'attuale conformazione materica e geometrica di entrambi i manufatti.

Gli interventi riguardano solo ed esclusivamente gli impalcati dei due viadotti, in corrispondenza dei quali si presentano alcuni segni di degrado. Le restanti zone invece non presentano al momento segnali di dissesto, perdita di resistenza e/o degrado legato alla durabilità del calcestruzzo.

In corrispondenza del viadotto al km 32+176 (P012) vi è anche la presenza di un reticolo idrico, il Rio Molini. Tuttavia gli interventi, focalizzandosi in corrispondenza dell'impalcato, non hanno alcun impatto sul reticolo che di conseguenza non viene sostanzialmente interessato dagli interventi di manutenzione straordinaria previsti.

6 CONCLUSIONI

Visto quanto sopra riportato si ritiene che l'intervento non abbia impatti negativi sul contesto in cui si inserisce. L'utilizzo di elementi e finiture analoghe a quelle esistenti fa sì che per l'intervento non sia necessario predisporre alcuna pratica di carattere paesaggistico. L'intervento risulta nel suo complesso una

manutenzione straordinaria con interventi, sebbene limitati, anche di tipo strutturale.

Prevalle, 01/09/2023

Il Tecnico

Ing. Pierangelo Giustacchini

