



# COMUNE DI PADOVA

## AREA LL.PP.

### Settore Opere Infrastrutturali Manutenzioni e Arredo urbano

#### Servizio Manutenzioni

Elenco annuale Anno 2017

## PROGETTO ESECUTIVO

### Manutenzione ordinaria localizzata delle pavimentazioni in asfalto

Importo complessivo del progetto €. 100.000,00

N° Progetto LLPP_MTM_2017/  Nome File  Data 10/11/2017	CUP   LLPP MTM_2017/	Elaborato <b>4</b>  <b>CAPITOLATO SPECIALE D'APPALTO</b>	
Progettisti	RUP	Capo Settore	Capo Area
<b>Ing. Maurizio Sinigaglia</b>  Geom. Donatella Felisa Ing. Michele Rigon Geom. Michele Volpato Geom. Maurizio Littamè Geom. Filippo Gallo	Ing. Roberto Piccolo	Arch. Luigino Gennaro	<b>Arch. Luigino Gennaro</b>

<b><u>Art. 1.</u></b>	<b>OGGETTO</b>	<b><u>2</u></b>
<b><u>Art. 2.</u></b>	<b>AMMONTARE DEI LAVORI</b>	<b><u>2</u></b>
<b><u>Art. 3.</u></b>	<b>DESCRIZIONE DEI LAVORI</b>	<b><u>2</u></b>
<b><u>Art. 4.</u></b>	<b>CONTABILITA' DEI LAVORI</b>	<b><u>2</u></b>
<b><u>Art. 5.</u></b>	<b>ONERI DIVERSI A CARICO DELL'IMPRESA</b>	<b><u>2</u></b>
<b><u>Art. 6.</u></b>	<b>LAVORI IN PRESENZA DI ALBERATURE: PRESCRIZIONI</b>	<b><u>2</u></b>
<b><u>Art. 7.</u></b>	<b>PRESCRIZIONI E NORME PER L'ESECUZIONE DEI LAVORI IN PRESENZA DI TRAFFICO – Misure di sicurezza e provvedimenti di viabilità conseguenti ai lavori</b>	<b><u>4</u></b>
<b><u>Art. 8.</u></b>	<b>DURATA GIORNALIERA DEI LAVORI - Lavoro straordinario, notturno e festivo</b>	<b><u>5</u></b>
<b><u>Art. 9.</u></b>	<b>SMALTIMENTO RIFIUTI DA DEMOLIZIONI E DA SCAVI</b>	<b><u>5</u></b>
<b><u>Art. 10.</u></b>	<b>FINITURE E PULIZIE</b>	<b><u>5</u></b>
<b><u>Art. 11.</u></b>	<b>CARTELLI</b>	<b><u>5</u></b>
<b><u>Art. 12.</u></b>	<b>MODO DI ESECUZIONE DELLE VARIE CATEGORIE DI LAVORO</b>	<b><u>5</u></b>
<b>CAPO SECONDO - SPECIFICAZIONE DELLE PRESCRIZIONI TECNICHE</b>		<b><u>6</u></b>
<b><u>Art. 14.</u></b>	<b>QUALITA' E PROVENIENZA DEI MATERIALI</b>	<b><u>6</u></b>
<b><u>Art. 15.</u></b>	<b>SCARIFICAZIONE DI PAVIMENTAZIONI STRADALI ESISTENTI</b>	<b><u>7</u></b>
<b><u>Art. 16.</u></b>	<b>FRESATURA DI STRATI IN CONGLOMERATO BITUMINOSO CON IDONEE ATTREZZATURE</b>	<b><u>7</u></b>
<b><u>Art. 17.</u></b>	<b>PAVIMENTAZIONI STRADALI</b>	<b><u>7</u></b>
Art. .17.1	Qualità e provenienza dei materiali	<u>8</u>
Art. .17.2	PAVIMENTAZIONI IN CONGLOMERATO BITUMINOSO TRADIZIONALE E SPECIALE AD ELEVATE CARATTERISTICHE MECCANICHE	<u>9</u>
Art. .17.3	PAVIMENTAZIONI IN CONGLOMERATO BITUMINOSO TRADIZIONALE	<u>10</u>
Art. .17.4	MODALITA' ESECUTIVE	<u>21</u>
Art. .17.5	TRATTAMENTI SUPERFICIALI	<u>23</u>
<b><u>Art. 18.</u></b>	<b>PROVVEDIMENTI TECNICO - AMMINISTRATIVI E PENALITA'</b>	<b><u>25</u></b>
Art. .18.1	Disposizioni generali	<u>25</u>
Art. .18.2	Detrazioni	<u>25</u>
Art. .18.3	Penali per non corrispondenza delle quantità di conglomerato bituminoso	<u>26</u>
<b><u>Art. 19.</u></b>	<b>SPECIFICA DI CONTROLLO</b>	<b><u>26</u></b>
Art. .19.1	Disposizioni generali	<u>26</u>
Art. .19.2	Controllo dei requisiti di accettazione	<u>27</u>
Art. .19.3	Controllo del prodotto finito e della sua posa in opera	<u>27</u>
<b><u>Art. 20.</u></b>	<b>ONERI COMPRESI NEI PREZZI</b>	<b><u>28</u></b>
<b><u>Art. 21.</u></b>	<b>PAVIMENTAZIONI DIVERSE</b>	<b><u>29</u></b>
<b><u>Art. 22.</u></b>	<b>MANUFATTI IN CALCESTRUZZO semplice od armato di uso più comune</b>	<b><u>29</u></b>
<b><u>Art. 23.</u></b>	<b>CHIUSINI E CADITOIE IN GHISA</b>	<b><u>29</u></b>
<b><u>Art. 24.</u></b>	<b>Generalita'</b>	<b><u>29</u></b>
Art. .24.1	Caratteristiche dei materiali	<u>29</u>
Art. .24.2	Posa in opera	<u>30</u>

# CAPO PRIMO - DESCRIZIONE DELLE LAVORAZIONI

## **Art. 1. OGGETTO**

L'Appalto ha per oggetto l'esecuzione di tutte le opere, forniture e servizi occorrenti per la realizzazione del:

### **MANUTENZIONE ORDINARIA LOCALIZZATA DELLE PAVIMENTAZIONI IN ASFALTO. ANNO 2017**

## **Art. 2. AMMONTARE DEI LAVORI**

L'importo globale dei lavori compresi nell'appalto ammonta a Euro **80.620,97.=** (ottantamila seicentoventi/novantasette) al netto dell'I.V.A., suddivisi in Euro **3.604,19.=** (tremila seicentoquattro/diciannove) per oneri relativi alla sicurezza e Euro **77.016,78.=** (settantasettemila zero sedici/settantotto) per lavori al netto dell'I.V.A., suddiviso nelle seguenti categorie:

N. PROGR.	DESIGNAZIONE DELLE DIVERSE CATEGORIE DI LAVORI ED ONERI	IMPORTO COMPLESSIVO DI OGNI CATEGORIA DI LAVORO	
1	Lavori a base d'asta	€.	<b>77.016,78.=</b>
2	Oneri della sicurezza	€.	<b>3.604,19.=</b>
	Importo complessivo dell'opera	€.	<b>80.620,97.=</b>

## **Art. 3. DESCRIZIONE DEI LAVORI**

Le opere che formano oggetto dell'appalto possono riassumersi come di seguito, salvo variazioni o più precise indicazioni che, all'atto esecutivo, potranno essere impartite dalla Direzione dei Lavori:

- Scarifica e fresatura di tratti di pavimentazione stradale degradata;
- Rifacimento della pavimentazione con strati di asfalto di adeguato spessore e granulometria, anche con conglomerato bituminoso modificato, ove necessario per migliorare l'aderenza del fondo stradale;
- Rinnovamento del tappeto di usura e rappezzi in conglomerato bituminoso di strade, piazzali per l'eliminazione di buche ed avvallamenti;
- Rialzo in quota di chiusini, caditoie, sistemazione dei corpi recettori per lo smaltimento delle acque meteoriche.

## **Art. 4. CONTABILITA' DEI LAVORI**

Il contratto sarà stipulato a misura.

## **Art. 5. ONERI DIVERSI A CARICO DELL'IMPRESA**

Oltre agli obblighi previsti dal Capitolato Generale e a quelli già elencati nel presente Capitolato Speciale, saranno a carico dell'Appaltatore anche gli oneri e gli obblighi seguenti:

- 1) **La D.L. potrà ordinare, e l'Impresa sarà obbligata ad eseguire, l'esecuzione delle opere durante le ore notturne; tali lavorazioni saranno compensate in base a quanto previsto nell'elenco prezzi unitari.**
- 2) **La D.L. potrà ordinare e l'Impresa sarà obbligata ad eseguire, senza richiedere alcun onere finanziario aggiuntivo, l'esecuzione delle opere in almeno due cantieri distinti contemporaneamente.**

Inoltre resta convenuto che l'Impresa, nel presentare l'offerta, ha valutato in pieno le situazioni e le risorse della zona in cui deve essere effettuata l'opera, anche per quanto riguarda le vie di accesso, le disponibilità dei materiali, di acqua, di energia elettrica e quanto altro occorra per i lavori medesimi.

## **Art. 6. LAVORI IN PRESENZA DI ALBERATURE: PRESCRIZIONI**

Nel caso di nuovi lavori da effettuarsi in prossimità di alberi e arbusti, dovranno essere osservate le seguenti prescrizioni:

### **a) Obbligo di avviso e responsabilità:**

Prima dell'inizio di qualsiasi lavoro in prossimità di alberi e/o arbusti la Ditta appaltatrice/datataria o l'Ufficio competente deve darne avviso scritto, anche a mezzo fax (049-8204499), all'Ufficio Gestione Alberature.

L'Impresa ha l'obbligo di informare i lavoratori delle seguenti norme e di affiggere in cantiere il "foglio notizie" previsto dalla Deliberazione di Consiglio Comunale n.° 42 del 23.03.1992. L'Impresa deve adottare le precauzioni e rispettare le prescrizioni di seguito indicate senza compenso alcuno, avendone tenuto conto nello stabilire i prezzi di offerta. La Ditta è responsabile per danni a cose e persone, conseguenti a sradicamenti di piante che abbiano subito danneggiamenti degli apparati radicali nel corso dei lavori.

Gli scavi in prossimità di alberi e/o arbusti dovranno essere eseguiti in presenza di un Tecnico dell'Ufficio Gestione Alberature.

### **b) Sopralluoghi preliminari:**

L'Ufficio Gestione Alberature è a disposizione, previo accordo telefonico, per sopralluoghi preliminari di verifica delle aree interessate dai lavori, per valutare con la Ditta appaltatrice/datataria e con l'Ufficio competente, le modalità e le prescrizioni di esecuzione degli interventi, in prossimità di alberature comunali.

### **c) Scavi ed asportazioni di terreno:**

Viene definita come area radicale l'area occupata dalla proiezione al suolo della chioma dell'albero. In tale area vi è una forte presenza di radici superficiali e non che assicurano l'approvvigionamento idrico e la stabilità della pianta.

Ogni scavo nell'area radicale comporta un danno per la fisiologia e per la stabilità della pianta. Essa deve essere pertanto considerata come area di rispetto della pianta e del suolo, e non deve in linea generale essere comunque inferiore a m. 3,00 dal fusto al colletto di qualsiasi esemplare arboreo e a m. 1,50 da quello degli esemplari arbustivi di grande sviluppo, fermo restando che il Tecnico incaricato potrà riservarsi di decidere la distanza dello scavo in sede di sopralluogo. Nell'area radicale non possono essere eseguiti scavi, ed eventuali asportazioni di terreno possono essere eseguite solamente con la tecnica di aspirazione a basso impatto con escavatori a risucchio. Durante le fasi di aspirazione del terreno è necessaria la presenza costante in cantiere di un Tecnico dell'Ufficio Gestione Alberature. Gli scavi e le asportazioni di terreno che interessano l'area radicale non devono restare aperti più di una settimana. Se dovessero verificarsi interruzioni dei lavori gli scavi si devono riempire provvisoriamente oppure l'Impresa deve provvedere a coprire le radici con geotessuto opportunamente bagnato con acqua.

In ogni caso le radici vanno mantenute umide. Se sussiste pericolo di gelo, le pareti dello scavo nella zona delle radici sono da coprire con materiale isolante. Il riempimento degli scavi deve essere eseguito al più presto.

### **d) Posa di tubazioni e taglio delle radici:**

La posa di tubazioni va eseguita fuori dall'area radicale, salvo i casi esplicitamente autorizzati.

Se richiesto dal Settore competente, i lavori di scavo nell'area radicale vanno eseguiti con la tecnica di aspirazione a basso impatto eseguita con escavatori a risucchio o, se non possibile, a mano. Durante le fasi di aspirazione del terreno è necessaria la presenza costante in cantiere di un Tecnico dell'Ufficio Gestione Alberature.

Le radici con diametro fino a 2 cm. si devono tagliare in modo netto e senza slabbrature con seghetto o forbici affilati, e disinfettare con una soluzione di ossicloruro di rame al 5% o altro prodotto indicato dalla D.L..

Le radici più grosse sono da sottopassare con le tubazioni, senza provocare ferite e vanno protette contro il disseccamento con juta. In caso di ferite estese provocate accidentalmente agli apparati radicali delle piante deve essere immediatamente avvisato l'Ufficio Gestione Alberature, che fornirà le prescrizioni operative del caso e valuterà l'entità del danno economico.

### **e) Protezione del tronco, della chioma, del suolo:**

Gli alberi (chioma, tronco e radici) del cantiere devono essere protetti da qualsiasi tipo di danneggiamento con materiali idonei. Non saranno ammessi la posa di pavimentazioni impermeabili anche se temporanee, l'accatastamento di attrezzature o materiali alla base o contro le piante, arredi, ecc., l'infissione di chiodi e appoggi, l'installazione di corpi illuminanti e di cavi elettrici sugli alberi, l'imbragamento dei tronchi, ecc. Intorno alla pianta deve essere realizzato un castello di legname che protegga l'area indicata dalla D.L. In alternativa, secondo indicazioni della D.L., attorno al tronco verrà legato del tavolame di protezione dello spessore minimo di cm. 2. In caso di necessità deve essere protetta anche la chioma dell'albero o sue porzioni. Deve essere evitato il costipamento del terreno nell'area radicale delle piante. L'area radicale non deve essere utilizzata come area di accumulo di materiali o come parcheggio di mezzi operativi. Il passaggio dei mezzi ed il deposito di materiali comportano infatti uno schiacciamento del terreno e la riduzione delle sue caratteristiche fisiche di permeabilità all'acqua e all'aria. Tali condizioni unitamente a danni o strappi delle radici comportano l'affermarsi di marciumi radicali che nel tempo riducono la stabilità della pianta aumentando anche considerevolmente il rischio di sradicamenti.. Se richiesto dalla D.L. il terreno nella zona di proiezione della chioma dovrà essere protetto dal costipamento mediante posa di tavolame o lastre metalliche.

### **f) Depositi e viabilità di cantiere:**

Nella zona delle radici non devono essere depositati in nessun caso materiali da costruzione, carburanti e lubrificanti, macchine operatrici e betoniere. In particolare si debbono evitare gli spargimenti di acque di lavaggio di betoniere.

### **g) Livellamenti e rispetto della permeabilità:**

Ricariche o abbassamenti di terreno nella zona di proiezione della chioma degli alberi sono vietati, salvo specifica autorizzazione dell'Ufficio Gestione Alberature contenente le prescrizioni per l'esecuzione dei lavori.

Lavori di livellamento nella zona della chioma da eseguirsi a mano:

In caso di posa di pavimentazioni rigide ed impermeabili, dovrà essere lasciata attorno alla pianta un'area di rispetto di un raggio di almeno m. 1,50 dal fusto per le specie arboree e m. 0,50 per gli arbusti. Quest'area dovrà essere tenuta libera e protetta, per consentire gli scambi gassosi, la penetrazione delle acque meteoriche, l'esecuzione di operazioni di manutenzione e per impedire il costipamento. Il materiale di risulta proveniente dagli scavi e contenente inerti derivanti da demolizione di manufatti preesistenti (cls, laterizi, asfalto, ecc.) ricco di pietrame e/o ciottoli, nonché quello risultante dalle superfici danneggiate da transito di veicoli e da accumuli di materiali deve essere allontanato dal responsabile dei lavori al momento stesso della manomissione e conferito dove indicato dall'Ufficio Ufficio Gestione Alberature.

Una volta terminati i lavori di scavo occorre ripristinare le aree interessate assicurando che:

- vengano asportati i materiali non compatibili, come inerti, zolle, ecc.;
- gli scavi siano riempiti con terreno agrario, così da permettere il livellamento con il terreno circostante; Sia effettuato un accurato assestamento e livellamento del terreno. Modifiche di pendenza potrebbero modificare l'apporto idrico alla pianta.

### **h) Impiego di macchinari:**

Nell'area radicale non è permesso il lavoro con macchine, fatta eccezione per i casi in cui la stessa area risulti pavimentata ed i casi esplicitamente autorizzati dalla D.L.. Gli accessi di cantiere sono da coprire con piastre di acciaio o con uno strato di calcestruzzo magro (posato sopra ad un foglio di geotessuto) con uno spessore minimo di cm. 20.

Il costipamento, come la vibratura, non è permesso nel terreno attraversato dalle radici.

### **i) Lavori in prossimità di platani:**

Qualsiasi lavoro che coinvolga l'apparato radicale dei platani deve essere autorizzato dal Servizio Fitosanitario Regionale, ai sensi dell'art. 5 del Decreto Ministeriale 17 aprile 1998: "Disposizioni sulla lotta obbligatoria contro il cancro colorato del platano – Ceratocystis fimbriata". La domanda di autorizzazione deve essere inoltrata dall'Ente proprietario delle piante. Ai sensi dell'art. 7 del D.M. citato, gli inadempimenti sono denunciati all'Autorità Giudiziaria a norma dell'art. 500 del Codice Penale.

## **Art. 7. PRESCRIZIONI E NORME PER L'ESECUZIONE DEI LAVORI IN PRESENZA DI TRAFFICO – Misure di sicurezza e provvedimenti di viabilità conseguenti ai lavori**

Sono a completo carico dell'Impresa gli oneri tutti che derivano dalla esecuzione dei lavori in presenza di traffico ed in particolare:

- dalla frammentarietà dei lavori che dovranno essere condotti per tratti, anche saltuari, e comunque secondo quanto sarà stabilito in corso d'opera a giudizio insindacabile della Direzione dei Lavori;
- dalla necessità di eseguire i lavori in presenza di traffico;
- dal collocamento della segnaletica in corrispondenza di ciascun cantiere di lavoro, nonchè dal mantenerne l'efficienza per tutta la durata dei lavori stessi, sia nelle ore diurne che notturne, con apposito personale di guardiania, attenendosi scrupolosamente alle norme di legge in vigore all'atto dell'esecuzione dei lavori, al Codice della Strada e sue eventuali modifiche, alle "Norme di Sicurezza per l'esecuzione dei lavori in presenza di traffico", nonchè alle prescrizioni tutte che la Direzione dei Lavori dovesse impartire ad integrazione di quanto previsto dalla Normativa suindicata;
- dalle operazioni di tracciamento e modinatura necessaria per la determinazione ed esecuzione delle opere;
- dalla natura, dalla consistenza, dalle condizioni e dalle limitazioni di transitabilità della rete viaria che adduce alle zone dei lavori;
- dall'eventuale necessità di dover creare strade, rampe e cancelli di accesso al cantiere e di collegamento alla viabilità ordinaria;
- dal ripristino di strade pubbliche e private danneggiate dal transito dei mezzi di lavoro o comunque dall'esecuzione dei lavori. Saranno altresì a carico dell'Impresa tutti gli apprestamenti per l'esecuzione dei lavori in presenza di traffico, quali tutti gli impianti provvisori di regolazione e deviazione del traffico durante il cantiere, come:
  - luci a cascata di restringimento carreggiata;
  - semafori provvisori;
  - barriere new-jersey di delimitazione cantiere;
  - segnaletica orizzontale e verticale;
  - cancellazione della segnaletica orizzontale;

il tutto come ordinato dalla Direzione Lavori, anche oltre a quanto prescritto dalle norme vigenti, in modo da garantire sicurezza e scorrevolezza al traffico.

In generale l'Impresa dovrà provvedere, senza alcun compenso speciale, a tutte le opere di difesa, con sbarramenti o segnalazioni in corrispondenza dei lavori o di guasti in sede stradale, da attuarsi con cavalletti, fanali, nonché con i segnali prescritti, ecc.. Dovrà pure provvedere ai ripari ed alle armature degli scavi ed in genere a tutte le opere provvisorie necessarie alla sicurezza degli addetti ai lavori e dei terzi.

L'Impresa dovrà altresì curare la costruzione di opere di protezione provvisoria per il transito sui cavalcavia, nelle more delle applicazioni dei parapetti definitivi. Tali provvedimenti devono essere presi sempre a cura ed iniziativa dell'Impresa ritenendosi impliciti negli ordini di esecuzione dei singoli lavori.

L'Impresa dovrà concordare con il Comando della Vigilanza Urbana e gli Uffici Comunali il programma delle interruzioni parziali o totali di traffico, ottenendo direttamente, a propria cura, spese e responsabilità tutte le autorizzazioni, permessi necessari, tempestivamente nei riguardi del programma generale dei lavori, tenuto conto delle esigenze turistiche e delle manifestazioni pubbliche programmate nel periodo di esecuzione dei lavori. Nei casi d'urgenza, però, l'Impresa ha espresso obbligo di prendere ogni misura, anche di carattere eccezionale, per salvaguardare la sicurezza pubblica, avvertendo immediatamente di ciò la Direzione Lavori. L'Impresa non avrà mai diritto a compensi addizionali ai prezzi di contratto, qualunque siano le condizioni effettive nelle quali debbano eseguirsi i lavori, ne potrà far valere titolo di compenso od indennizzo per non concessa chiusura di una strada, o tratto di strada, al passaggio dei veicoli restando riservata alla Direzione Lavori la facoltà di apprezzamento sulla necessità di chiusura. Saranno a totale carico dell'Impresa tutti gli oneri conseguenti alle limitazioni di transito e tutti i gravami o contributi per manutenzione, sia ordinaria che straordinaria, che in dipendenza della esecuzione dei lavori, venissero imposti o richiesti da Provincie, Comuni ed altri Enti per le strade di loro pertinenza, comprese deviazioni provvisorie in loco. Così saranno a completo carico dell'Impresa tutti gli oneri e gravami che dovessero venir richiesti da detti Enti per allargamenti di curve o di strettoie, sempreché tali provvedimenti si rendessero necessari, a giudizio insindacabile della Direzione Lavori o della Autorità competente, per assicurare la regolarità e sicurezza del transito e la pubblica incolumità. Sono a carico dell'Impresa gli oneri per l'esecuzione delle opere sopra nelle immediate adiacenze o sotto linee ferroviarie in esercizio; l'Impresa è tenuta in tali casi ad adottare, a suo carico e spese, quanto necessario e quanto prescritto dall'Amministrazione Ferroviaria per la pubblica incolumità e per la sicurezza degli operai.

I soli oneri dovuti all'Amministrazione Ferroviaria per i rallentamenti programmati dalla stessa, in dipendenza della esecuzione dei materiali da costruirsi sopra o sotto o adiacenti a linee ferroviarie in esercizio, sono a carico dell'Amministrazione. Tutte le volte che nell'esecuzione dei lavori si incontreranno tubazioni o collettori di fogna, tubazioni di gas o d'acqua, cavi elettrici, telegrafici e telefonici od altri ostacoli imprevedibili per cui si rendesse indispensabile qualche variante al tracciato ed alle livellette di posa, l'Appaltatore datario ha l'obbligo di darne avviso al Direttore dei Lavori che darà le disposizioni del caso. Resta pertanto tassativamente stabilito che non sarà tenuto alcun conto degli scavi eccedenti quelli ordinati, ne' derivanti dalle maggiori profondità a cui l'Appaltatore si sia spinto senza ordine della Direzione dei Lavori. Particolare cura dovrà porre

L'Impresa affinché non siano danneggiate dette opere sottosuolo e pertanto egli dovrà a sua cura e spese, a mezzo di sostegni, puntelli, sbadacchiature e sospensioni, fare quanto occorre perché le opere stesse restino nella loro primitiva posizione. Dovrà quindi avvertire immediatamente l'Amministrazione competente e la Direzione Lavori. Nel caso che l'apertura di uno scavo provocasse emanazioni di gas, si provvederà a spegnere o ad allontanare qualsiasi fuoco che possa trovarsi nelle vicinanze del lavoro e subito si avvetiranno gli Uffici competenti.

Resta comunque stabilito che l'Impresa è responsabile di ogni qualsiasi danno che possa venire dai lavori a dette opere sottosuolo e che è obbligato a ripararlo od a farlo riparare il più presto sollevando l'Amministrazione competente e la Direzione Lavori da ogni gravame, noia o molestia.

## **Art. 8. DURATA GIORNALIERA DEI LAVORI - Lavoro straordinario, notturno e festivo**

L'orario giornaliero dei lavori sarà quello stabilito dal contratto collettivo valevole nel luogo dove i lavori vengono compiuti, ed in mancanza, quello risultante dagli accordi locali, e cioè anche se l'Impresa non sia iscritta alle rispettive organizzazioni dei datori di lavoro. Non è consentito far eseguire dagli stessi operai un lavoro maggiore di dieci ore su ventiquattro.

All'infuori dell'orario normale - come pure nei giorni festivi - l'Impresa non potrà a suo arbitrio far eseguire lavori che richiedono la sorveglianza da parte degli agenti dell'Amministrazione; se, a richiesta dell'Impresa, la Direzione Lavori autorizzasse il prolungamento dell'orario, l'Impresa non avrà diritto a compenso od indennità di sorta ma sarà invece tenuto a rimborso all'Amministrazione le maggiori spese di assistenza.

**Qualora la Direzione Lavori ordinasse, per iscritto, il lavoro nei giorni festivi e/o notturni l'Impresa sarà obbligata ad eseguirli e sarà compensata secondo quanto espressamente previsto dagli articoli dell'Elenco Prezzi Unitari, nessun'altra richiesta potrà essere accampata dall'Impresa. La durata dei lavori notturni e/o festivi non dovrà superare il 50% dell'importo dei lavori.**

Nessun compenso, infine, sarà dovuto all'Appaltatore datario nei casi di lavoro continuativo di 16 ore (effettuato se le condizioni di luce naturale, nell'epoca in cui si svolgono i lavori, lo consentono) e di 24 ore (nei lavori usualmente effettuati senza interruzioni, o per i quali è prescritta dal presente Capitolato l'esecuzione senza interruzione), stabilito su turni di 8 ore ciascuno e ordinato sempre per iscritto dalla Direzione Lavori.

## **Art. 9. SMALTIMENTO RIFIUTI DA DEMOLIZIONI E DA SCAVI**

È fatto obbligo all'Impresa di provvedere a propria cura all'allontanamento dei materiali provenienti da demolizioni e/o scavi, mediante trasporto in discarica autorizzata o altra forma di smaltimento prevista dal D.P.R. 915/82 e dalla L.R.V. 33/85, dalla Legge 22 del 15/02/1997 e successive modificazioni e integrazioni, e secondo le modalità e condizioni riportate nell'elenco prezzi unitari; nel caso di trasporto di detti materiali in conto proprio, l'Impresa è tenuta a munirsi di autorizzazione del Sindaco, giusta deliberazione G.M. n. 3774 del 06.09.1988 e all'osservanza del D.M. 6 settembre 1994 sulle normative e metodologie tecniche di applicazione dell'art. 6, comma 3, e dell'art. 12, comma 2, della legge 27 marzo 1992, n. 257, relativa alla cessazione dell'impiego dell'amianto.

## **Art. 10. FINITURE E PULIZIE**

Ad avvenuta ultimazione dei lavori l'impresa provvederà a rimuovere ogni materiale curando che l'intera opera, ivi comprese le finiture, possano essere immediatamente utilizzate senza alcun pregiudizio e/o difficoltà.

Il D.L., prima di procedere all'emissione del certificato di regolare esecuzione procederà alla verifica del corretto e puntuale adempimento di quanto sopra, restando ad esso subordinata l'erogazione del saldo lavori e lo svincolo della cauzione. Qualora l'impresa non provvedesse a quanto necessario per la completa fruizione dell'opera, si procederà d'ufficio in danno alla stessa.

## **Art. 11. CARTELLI**

Tra gli oneri a carico dell'Impresa per l'allestimento del cantiere, è ricompreso anche lo studio e la realizzazione della cartellonistica. L'impresa, dovrà produrre all'Ufficio Tecnico dell'Amm.ne Comunale, i bozzetti per un cartello esplicativo in cui venga descritta graficamente l'opera da realizzare inquadrata nel contesto urbano in cui si opera.

Le dimensioni del cartello, da definirsi a cura dell'Ufficio Tecnico dell'Amm.ne Comunale, non potranno essere superiori a cm. 200x150. Per la realizzazione del cartello dovranno essere utilizzati i seguenti materiali: struttura reticolare in tubi "innocenti" saldamente ancorati a terra con blocchi di cls. di adeguate dimensioni, struttura in uguale materiale con controventatura e cartello disegnato su foglio compensato con struttura di supporto in morali di legno.

## **Art. 12. MODO DI ESECUZIONE DELLE VARIE CATEGORIE DI LAVORO**

L'esecuzione di qualsiasi lavoro sarà fatta secondo le migliori regole d'arte e secondo le prescrizioni che potranno essere impartite dalla D.L. impiegando materiale di qualità scelta: delle dimensioni, lavorazioni e provenienza prescritte. In generale viene espressamente stabilito che detti materiali non potranno mai essere usati se prima non siano stati riconosciuti idonei dalla D.L. e che, ove non dovessero risultare tali, la Direzione potrà farli rimuovere a spese tutte dell'Impresa. L'Impresa è tenuta a notificare in tempo utile la provenienza dei materiali alla D.L. ed esibire, se richiesto, le fatture originali delle Case fornitrici restando in facoltà della D.L. di escludere quelle la cui provenienza non ritenesse idonea. Sarà sempre in facoltà della D.L. di rifiutare all'atto dell'esecuzione quei materiali che, quantunque ammessi alla prima visita, si mostrassero in seguito difettosi o avessero subito alterazioni.

## CAPO SECONDO - Specificazione delle prescrizioni tecniche

### **Art. 1. *QUALITA' E PROVENIENZA DEI MATERIALI***

I materiali occorrenti per la costruzione delle opere, qualunque sia la loro provenienza, dovranno essere riconosciuti, a giudizio insindacabile e della Direzione Lavori, della migliore qualità nelle rispettive loro specie e dovranno avere le caratteristiche stabilite dalle leggi vigenti e soddisfare i requisiti fissati dalle norme del C.N.R. o dalle circolari ministeriali richiamate nei successivi paragrafi ed articoli. Salvo speciali prescrizioni, tutti i materiali occorrenti per l'esecuzione delle opere di cui trattasi, proverranno da: cave, fabbriche, stabilimenti scelti ad esclusiva cura dell'impresa, la quale non potrà quindi accampare alcuna eccezione qualora nel corso dei lavori, i materiali risultassero non rispondenti ai requisiti prescritti. Se per una qualsiasi altra ragione, l'impresa fosse costretta a ricorrere ad altre provenienze, s'intende che, in tali casi, resteranno invariati i prezzi unitari stabiliti in elenco, come pure le prescrizioni che si riferiscono alle qualità ed alle dimensioni dei singoli materiali. Quando la Direzione Lavori avrà rifiutato qualche provvista perché ritenuta a suo giudizio insindacabile, non idonea ai lavori, l'impresa dovrà sostituirla con altre rispondenti ai requisiti voluti, ed i materiali rifiutati dovranno essere immediatamente allontanati dal cantiere a cura e spese dell'Appaltatore datario. Nonostante l'accettazione dei materiali da parte della Direzione Lavori, l'impresa resta completamente responsabile della riuscita delle opere anche per quanto può dipendere dai materiali stessi.

In particolare si prescrive che la Ditta aggiudicataria disponga di un idoneo cantiere di produzione e di deposito di: leganti e conglomerati bituminosi, granulati e ghiaie, allo scopo di assicurare la massima tempestività nella evasione delle commesse.

#### **a) GHIAIE, PIETRISCHI E SABBIE**

Le ghiaie, i pietrischi, le graniglie, le sabbie e gli additivi da impiegare nella formazione delle massicciate stradali, per la confezione dei conglomerati bituminosi e dei pietrischetti bituminati, debbono soddisfare alle " Norme per l'accettazione dei pietrischi, dei pietrischetti, delle graniglie, delle sabbie, degli additivi, per costruzioni stradali" di cui al Fascicolo n. 4 del C.N.R. ultima edizione; i pietrischetti da impiegare nella formazione dei conglomerati cementizi debbono soddisfare alle norme fissate dalla Legge n. 1086 del 5.11.1971 e D.M. 3.5.1972.

La sabbia deve essere scevra da materie terrose ed organiche e ben lavata. Deve essere preferibilmente di qualità silicea proveniente da rocce aventi alta resistenza alla compressione. Se impiegata nella confezione dei calcestruzzi, deve avere inoltre una composizione granulometrica corrispondente ad una curva compresa tra quelle ai limiti dell'allegato b) delle suddette norme o, la migliore composizione che risulti da dirette esperienze sui materiali impiegati.

Le ghiaie ed i pietrischi debbono essere costituiti da elementi omogenei derivanti da rocce il più possibile dure e non gelive; tra le ghiaie si escluderanno quelle contenenti elementi di scarsa resistenza meccanica, facilmente sfaldabili o rivestite da incrostazioni o gelive.

I pietrischi debbono avere superfici poliedriche, a spigoli vivi, con esclusione di elementi tondi, piatti o allungati.

La natura degli aggregati litici per conglomerati bituminosi e le loro proprietà fisico-meccaniche debbono essere analizzate in relazione alla composizione della miscela ed alle caratteristiche della pavimentazione finita. Analogamente, l'assorbimento granulometrico deve essere razionalmente studiato in modo da assicurare adeguati valori di compattezza, della stabilità meccanica e della scabrezza superficiale della pavimentazione. La scelta dell'aggregato e lo studio del suo assortimento granulometrico sono affidati all'impresa e non si ritiene d'imporre nessuna prescrizione specifica al riguardo, in quanto l'esito dei controlli sperimentali sulla miscela offre la più valida base per un giudizio d'idoneità anche dell'aggregato. Naturalmente, se la Direzione Lavori sulla base degli accertamenti sperimentali giudica non idonea la miscela, l'impresa dovrà migliorare la composizione e modificare la qualità dell'aggregato ed il suo dosaggio granulometrico secondo le disposizioni che saranno impartite dalla Direzione Lavori. L'impresa deve disporre della serie di vagli atti a consentire alla Direzione Lavori i normali controlli.

#### **b) TOUT-VENANT**

Quando, per gli strati di fondazione, sia prescritto l'impiego di tout-venant debbono essere soddisfatte le seguenti limitazioni granulometriche.

- passante al setaccio ASTM da 3 "	100%
- passante al setaccio ASTM da 2 "	80 - 100%
- passante al setaccio ASTM da 3/8 "	30 - 60%
- passante al setaccio ASTM n. 200	10%

ed inoltre si deve accertare che l'assortimento granulometrico consenta di realizzare una minima percentuale di vuoti.

#### **c) DETRITI DI CAVA**

Il detrito di cava da impiegare per fondazioni stradali deve essere costituito da elementi a granulometria assortita in modo da realizzare una minima percentuale di vuoti all'atto della compattazione. La dimensione massima degli aggregati non deve superare i 15 cm. e il materiale deve avere un potere portante C.B.R. di almeno 40 allo stato saturo. Non è consentito l'utilizzo di un qualsiasi materiale di recupero di processi industriali (materie seconde, terre di fonderia, polveri, ecc...). L'accettazione dei materiali sarà comunque a insindacabile giudizio della Direzione Lavori.

#### **d) BITUMI**

I bitumi da impiegare per pavimentazioni stradali debbono soddisfare alle " Norme per l'accettazione dei bitumi per usi stradali " di cui al Fascicolo n. 2 del Consiglio Nazionale delle Ricerche, ultima edizione.

Per i trattamenti superficiali ed a semipenetrazione, si adopereranno i tipi B 180/200 e B 130/150; per i pietrischi bitumati si adopereranno i tipi B 80/100 e B 60/80; per conglomerati chiusi i tipi B 60/80 e B 50/60.

#### **e) BITUMI LIQUIDI**

Debbono soddisfare alle " Norme per l'accettazione dei bitumi liquidi per usi stradali " di cui al Fascicolo n. 7 del C.N.R., ultima edizione.

#### **f) EMULSIONI BITUMOSE**

Debbono soddisfare alle " Norme per l'accettazione delle emulsioni bitumose per usi stradali " di cui al Fascicolo n. 3 del C.N.R., ultima edizione. Per i normali trattamenti si useranno emulsioni al titolo del 55% di bitume; per usi invernali al 60%.

#### **g) POLVERE DI ASFALTO**

Deve soddisfare alle " Norme per l'accettazione delle polveri di rocce asfaltiche per pavimentazioni stradali " di cui al fascicolo n. 6 del C.N.R., ultima edizione. Deve contenere non meno del 9% di bitume.

#### **h) ADDITIVI**

Debbono soddisfare alle " Norme per l'accettazione dei pietrischi, pietrischetti, graniglie e degli additivi per usi stradali " di cui al Fascicolo n. 4 del C.N.R., ultima edizione. Verranno impiegati additivi provenienti dalla macinazione di rocce calcaree, asfaltiche, o amiantifere.

### **Art. 2. SCARIFICAZIONE DI PAVIMENTAZIONI STRADALI ESISTENTI**

Per i tratti di strada già pavimentati sui quali dovrà procedersi a ricarichi o risagomature, l'Impresa dovrà dapprima ripulire accuratamente il piano viabile, provvedendo poi alla scarificazione della massiciata esistente adoperando, all'uopo, apposito scarificatore opportunamente trainato e guidato.

La scarificazione sarà spinta fino alla profondità ritenuta necessaria dalla Direzione dei Lavori entro i limiti indicati nel relativo articolo di Elenco, provvedendo poi alla successiva vagliatura e raccolta in cumuli del materiale utilizzabile, su aree di deposito procurate a cura e spese dell'Impresa.

### **Art. 3. FRESATURA DI STRATI IN CONGLOMERATO BITUMINOSO CON IDONEE ATTREZZATURE**

La fresatura della sovrastruttura stradale per la parte legata a bitume per l'intero spessore o parte di esso dovrà essere effettuata con idonee attrezzature, munite di frese a tamburo, funzionanti a freddo, munite di nastro caricatore per il carico del materiale di risulta.

Potranno essere eccezionalmente impiegate anche attrezzature tradizionali quali ripper, escavatore, demolitori, ecc., a discrezione della D.L. ed a suo insindacabile giudizio.

Le attrezzature tutte dovranno essere perfettamente efficienti e funzionanti e di caratteristiche meccaniche, dimensioni e produzioni approvate preventivamente dall'ANAS.

Nel corso dei lavori la D.L. potrà richiedere la sostituzione delle attrezzature anche quando le caratteristiche granulometriche risultino idonee per il loro reimpiego in impianti di riciclaggio.

La superficie del cassonetto dovrà risultare perfettamente regolare in tutti i punti, priva di residui di strati non completamente fresati che possano compromettere l'aderenza delle nuove stese da porre in opera (questa prescrizione non è valida nel caso di demolizione integrale degli strati bituminosi).

L'Impresa si dovrà scrupolosamente attenere agli spessori di demolizione stabiliti dalla D.L.

Qualora questi dovessero risultare inadeguati e comunque diversi in difetto o in eccesso rispetto all'ordinativo di lavoro, l'Impresa è tenuta a darne immediatamente comunicazione al Direttore dei Lavori o ad un suo incaricato che potranno autorizzare la modifica delle quote di scarifica.

Il rilievo dei nuovi spessori dovrà essere effettuato in contraddittorio.

Lo spessore della fresatura dovrà essere mantenuto costante in tutti i punti e sarà valutato mediando l'altezza delle due pareti laterali con quella della parte centrale del cavo.

La pulizia del piano di scarifica, nel caso di fresature corticali o subcorticali dovrà essere eseguita con attrezzature munite di spazzole rotanti e/o dispositivi aspiranti o simili in grado di dare un piano perfettamente pulito.

Le pareti dei tagli longitudinali dovranno risultare perfettamente verticali e con andamento longitudinale rettilineo e privo di sgretolature.

Sia il piano fresato che le pareti dovranno, prima della posa in opera dei nuovi strati di riempimento, risultare perfettamente puliti, asciutti e uniformemente rivestiti dalla mano di attacco in legante bituminoso.

### **Art. 4. PAVIMENTAZIONI STRADALI**

Il presente articolo riguarda le prescrizioni tecniche per l'appalto della costruzione della fondazione stradale e/o la pavimentazione in conglomerato bituminoso, cioè degli strati inferiori legati e non, e superiori legati con bitume, della sovrastruttura stradale e comprende l'esecuzione di alcuni o tutti i seguenti lavori:

- costruzione dello strato di collegamento o "binder" in conglomerato bituminoso semichiuso;
- costruzione dello strato di usura in conglomerato bituminoso chiuso;
- costruzione degli strati di usura speciali chiusi e aperti per migliorare la sicurezza;
- costruzione di pavimentazioni monostrato con eventuali strati superiori irruvidenti;
- costruzione di pavimentazioni speciali e trattamenti superficiali;

I vari strati costituenti il corpo stradale nel suo complesso, ed in ciascuno strato componente, devono presentare una idonea portanza (resistenza meccanica) alle sollecitazioni statiche e dinamiche, senza subire cedimenti e/o deformazioni permanenti in tutta la struttura.



La pavimentazione in conglomerato bituminoso nel suo complesso, ed in ciascuno strato componente, deve presentare idonea **stabilità** (resistenza meccanica) alle sollecitazioni statiche e dinamiche, senza rotture e/o deformazioni permanenti in tutto il campo di variabilità delle temperature di esercizio.

In particolare lo strato di usura, a diretto contatto con il traffico e con gli agenti atmosferici, deve presentare una superficie continua, uniforme e ben livellata entro le tolleranze di progetto, con elevato **“coefficiente di aderenza trasversale C.A.T”** (antisdruciolevolezza), ed essere resistente all'usura e praticamente impermeabile.

In linea generale, salvo diversa disposizione della DL, la sagoma stradale per tratti in rettilineo sarà costituita da due falde inclinate in senso opposto aventi pendenza trasversale del 2,5%, raccordate in asse da un arco di cerchio avente tangente di m 0.50.

Alle banchine sarà ugualmente assegnata la pendenza trasversale del 2.5 %.

Per le sedi unidirezionali delle strade, nei tratti in rettilineo, si adotterà di norma la pendenza trasversale del **2,5%**.

Le curve saranno convenientemente rialzate sul lato esterno con la pendenza prevista da progetto in accordo con la DL, in funzione del raggio di curvatura e con gli opportuni tronchi di transizione per il raccordo della sagoma in curva con quella dei rettifili o altre curve precedenti e seguenti.

Il tipo e lo spessore dei vari strati, costituenti la sovrastruttura, saranno quelli stabiliti, per ciascun tratto, dal progetto in accordo con la DL, in base ai risultati delle indagini geotecniche e di laboratorio eseguite.

I materiali, le terre, impiegati nella realizzazione della sovrastruttura, nonché la loro provenienza dovranno soddisfare le prescrizioni riportate in questa sezione mediante prove sperimentali, controlli, verifiche, analisi da eseguirsi secondo le prescrizioni e la normativa vigente, presso laboratori propri, di cantiere, Ufficiali o Fiduciari.

In cantiere dovranno essere installati dei laboratori idoneamente attrezzati, con personale qualificato, nei quali eseguire le prove di routine per l'identificazione e la verifica delle caratteristiche richieste.

L'approvazione della DL circa i materiali, le attrezzature, i metodi di lavorazione, non solleva l'Impresa dalla responsabilità circa la riuscita del lavoro.

L'Impresa dovrà curare di garantire nel tempo la costanza delle miscele, degli impasti e della sovrastruttura finita in opera e di tutte le caratteristiche prestazionali tipo portanza, antisdruciolevolezza e regolarità.

**Salvo che non sia diversamente imposto dai punti seguenti, la superficie finita della pavimentazione non dovrà scostarsi dalla sagoma di progetto più di 0,5 cm, controllata a mezzo di un regolo lungo 4.50 m. disposto secondo due direzioni ortogonali, è ammessa una tolleranza in più o in meno del 3%, rispetto agli spessori di progetto, purché questa differenza si presenti solo saltuariamente.**

La pavimentazione stradale sui ponti deve sottrarre all'usura ed alla diretta azione del traffico l'estradosso del ponte e gli strati di impermeabilizzazione su di esso disposti.

Allo scopo di evitare frequenti rifacimenti, particolarmente onerosi sul ponte, tutta la pavimentazione, compresi i giunti e le altre opere accessorie, deve essere eseguita con materiali della migliore qualità e con la massima cura esecutiva.

Di norma la pavimentazione stradale sul ponte deve essere tale da non introdurre apprezzabili variazioni di continuità rispetto alla strada nella quale il ponte è inserito.

Pertanto, in linea di massima, nel caso di sovrastrutture di tipo "flessibile", salvo casi particolari, sul ponte devono proseguire gli strati superiori di pavimentazione in conglomerato bituminoso.

L'anzidetta pavimentazione deve presentare pendenza trasversale minima non inferiore al 2,5%.

Il conglomerato bituminoso deve presentare una percentuale di vuoti particolarmente bassa onde ridurre i pericoli di permeabilità e saturazione d'acqua nella pavimentazione, facilitate dalla presenza della sottostante impermeabilizzazione, aventi idonee caratteristiche tecniche costruttive.

## **Art. .4.1 Qualità e provenienza dei materiali**

### **a) Condizioni generali di accettazione**

I materiali da impiegare per i lavori di cui all'appalto dovranno corrispondere, come caratteristiche, a quanto stabilito nelle leggi e regolamenti ufficiali vigenti in materia e nei successivi punti descrittivi; in mancanza di particolari prescrizioni dovranno essere delle migliori qualità esistenti in commercio e sul mercato.

**In ogni caso i materiali, prima della posa in opera, dovranno essere riconosciuti idonei ed accettati dalla Direzione Lavori. I materiali anche quelli prodotti da processi di riciclaggio, saranno provenienti da località o cave che l'appaltatore riterrà di sua convenienza, purché corrispondano ai requisiti di cui sopra.**

Malgrado l'accettazione dei materiali da parte della Direzione Lavori, l'appaltatore resta totalmente responsabile della buona riuscita delle opere, anche per quanto può dipendere dai materiali stessi.

L'appaltatore sarà obbligato a prestarsi in ogni tempo alle prove dei materiali impiegati o da impiegare, sottostando a tutte le spese per il prelievo, la formazione e l'invio di campioni ai Laboratori fiduciari che verranno indicati dalla Direzione Lavori, nonché per le relative prove ed analisi.

I campioni verranno prelevati in contraddittorio. La Direzione Lavori potrà ordinarne la conservazione nei locali da essa indicati, previa apposizione di sigilli e firme del Direttore dei Lavori e dell'Appaltatore e nei modi più adatti a garantirne l'autenticità, l'integrità e la conservazione.

### **b) Caratteristiche dei materiali per fondazioni stradali**

Con riferimento a quanto stabilito nel precedente articolo 1.0.2, i materiali da impiegare nei lavori dovranno corrispondere ai requisiti in seguito fissati.

La scelta di un tipo di materiale nei confronti di un altro, o tra diversi tipi dello stesso materiale, sarà fatta di volta in volta in base al giudizio della Direzione Lavori la quale, per i materiali da impiegare, si assicurerà che provengano da zone e impianti che garantiscano tutte le caratteristiche richieste.

Dovranno essere costituiti da elementi sani e tenaci, privi di elementi alterati, essere puliti, praticamente esenti da materie eterogenee e soddisfare i requisiti riportati nelle corrispondenti norme sugli aggregati che stabiliscono i **"Criteri e requisiti di accettazione degli aggregati impiegati nelle sovrastrutture stradali"** CNR B.U. n. 139/92. e alla classificazione delle terre C.N.R. - U.N.I.-10006-63.

## **Art. .4.2 PAVIMENTAZIONI IN CONGLOMERATO BITUMINOSO TRADIZIONALE E SPECIALE AD ELEVATE CARATTERISTICHE MECCANICHE**

### **Art. .4.2.1 Qualità e provenienza dei materiali – condizioni generali di accettazione**

I materiali da impiegare per i lavori di cui all'appalto dovranno corrispondere, come caratteristiche, a quanto stabilito nelle leggi e regolamenti ufficiali vigenti in materia (secondo le definizioni riportate nell'art. 1 delle Norme C.N.R. sui materiali stradali - fascicolo n. 4/1953 - ("Norme per l'accettazione dei pietrischi, dei pietrischetti, delle graniglie, delle sabbie e degli additivi per costruzioni stradali"), e nel successivo art.1.2.1.3; in mancanza di particolari prescrizioni dovranno essere delle migliori qualità esistenti in commercio e sul mercato.

In ogni caso i materiali, prima della posa in opera, dovranno essere riconosciuti idonei ed accettati dalla Direzione Lavori.

I materiali sia naturali che da processi di riciclaggio di materiali edili, saranno provenienti da località o cave che l'appaltatore riterrà di sua convenienza, purché corrispondano ai requisiti di cui sopra.

**Inoltre potranno essere accettati materiali inerti speciali provenienti da lavorazione di scorie di acciaieria**

Malgrado l'accettazione dei materiali da parte della Direzione Lavori, l'appaltatore resta totalmente responsabile della riuscita delle opere anche per quanto può dipendere dai materiali stessi.

L'appaltatore sarà obbligato a prestarsi in ogni tempo alle prove dei materiali impiegati o da impiegare, sottostando a tutte le spese per il prelievo, la formazione e l'invio di campioni ai laboratori che verranno indicati dalla Direzione Lavori, nonché per le relative prove ed analisi.

I campioni verranno prelevati in contraddittorio. La Direzione Lavori potrà ordinarne la conservazione nei locali da essa indicati, previa apposizione di sigilli e firme del Direttore dei Lavori e dell'Appaltatore e nei modi più adatti a garantirne l'autenticità e la conservazione.

### **Art. .4.2.2 Caratteristiche dei materiali**

Con riferimento a quanto stabilito nel precedente articolo 1.2.1.1, i materiali da impiegare nei lavori dovranno corrispondere ai requisiti in seguito fissati.

La scelta di un tipo di materiale nei confronti di un altro, o tra diversi tipi dello stesso materiale, sarà fatta di volta in volta in base al giudizio della Direzione Lavori la quale, per i materiali da impiegare, si assicurerà che provengano da zone e impianti che garantiscano tutte le caratteristiche richieste.

### **Art. .4.2.3 Aggregati lapidei**

Dovranno essere costituiti da elementi sani e tenaci, privi di elementi alterati, essere puliti, praticamente esenti da materie eterogenee e soddisfare i requisiti riportati nelle corrispondenti alle Norme C.N.R. sui materiali stradali - fascicolo n. 4/1953 - ("Norme per l'accettazione dei pietrischi, dei pietrischetti, delle graniglie, delle sabbie e degli additivi per costruzioni stradali"), sugli aggregati che stabiliscono i **"Criteri e requisiti di accettazione degli aggregati impiegati nelle sovrastrutture stradali"** CNR B.U. n. 139/92.

In particolare l'additivo minerale "filler" potrà essere costituito da cemento Portland (R 32.5 o R 42.5) o cemento crudo o calce idrata o carbonato di calcio o polvere calcarea di frantoio a struttura amorfa, comunque rispondenti alle prescrizioni indicate nelle succitate Norme del CNR con esclusione di qualsiasi altro tipo di polvere minerale.

Agli stessi effetti, il cosiddetto "filler di recupero" (costituito dalla polvere eventualmente presente negli aggregati e proveniente dal materiale aspirato e raccolto dai cicloni o filtri dell'impianto produzione durante il passaggio degli inerti nel cilindro essiccatore) non potrà essere considerato valido, a meno che si tratti di polvere, pulita ed esente da materiali estranei, rispondente alle prescrizioni indicate nelle succitate Norme del CNR e salvo comunque l'approvazione della Direzione Lavori.

Al momento dell'uso, tutti i materiali dovranno trovarsi in perfetto stato di conservazione, il loro impiego dovrà avvenire con l'osservanza delle migliori regole d'arte, e non dovranno presentare perdite di peso per decantazione in acqua, superiori al 2%.

### **Art. .4.2.4 Leganti bituminosi: Bitumi semisolidi stradali - Bitumi modificati soft e hard**

#### **a) Emulsioni bituminose normali e modificate**

Dovranno soddisfare i requisiti stabiliti dal CNR: rispettivamente nelle "Norme per l'accettazione dei bitumi per usi stradali" B.U. n.° 68/78 e "Norme per l'accettazione delle emulsioni bituminose per usi stradali" Fascicolo N. 3 - Ed. 1958 (per le emulsioni acide e "basiche"), ovvero "Specifiche SITEB e metodi di prova per le emulsioni bituminose cationiche", 6<sup>a</sup> edizione, 6/6/1977 (per le emulsioni cosiddette "acide"), e successivi aggiornamenti.

Inoltre per i bitumi normali e modificati con elastomeri le caratteristiche fisico meccaniche dovranno corrispondere a quelle specificate dalla **Norma CNR B.U. n.° 68/78 "Norme per l'accettazione dei bitumi per usi stradali"**

#### **b) Attivanti di adesione**

Nella confezione dei conglomerati bituminosi dei vari strati (base, collegamento o binder e usura) dovranno essere impiegate speciali sostanze chimiche attivanti l'adesione dei bitumi - aggregato ("dopes" di adesività), costituite da composti

azotati di natura e complessità varia, ovvero da ammine ed in particolare da alchilammido - poliammine ottenute per reazione tra poliammine e acidi grassi C16 e C18.

Si avrà cura di scegliere tra i prodotti in commercio quello che sulla base di prove comparative effettuate presso i Laboratori Fiduciari avrà dato i migliori risultati e che conservi le proprie caratteristiche fisico - chimiche anche se sottoposto a temperature elevate e prolungate.

Detti additivi polifunzionali per bitumi dovranno comunque resistere alla temperatura di oltre 180° C. senza perdere più del 20% delle loro proprietà fisico - chimiche.

Il dosaggio potrà variare a seconda delle condizioni d'impiego, della natura degli aggregati e delle caratteristiche del prodotto, tra lo 0,3% e lo 0,6% sul peso del bitume da trattare (da Kg 0,3 a Kg 0,6 per ogni 100 Kg di bitume).

I tipi, i dosaggi e le tecniche di impiego dovranno ottenere il preventivo benestare della Direzione dei Lavori.

L'immissione delle sostanze attivanti nei serbatoi del bitume (al momento della ricarica secondo il quantitativo percentuale stabilito) dovrà essere realizzata con idonee attrezzature tali da garantire la perfetta dispersione e l'esatto dosaggio (eventualmente mediante un completo ciclo di riciclaggio del bitume attraverso la pompa apposita prevista in ogni impianto), senza inconvenienti alcuno per la sicurezza fisica degli operatori.

Per verificare che detto attivante l'adesione bitume - aggregato sia stato effettivamente aggiunto al bitume del conglomerato la Direzione dei Lavori preleverà in contraddittorio con l'Impresa un campione del bitume additivato, che dovrà essere provato, su inerti acidi naturali (graniti, quarziti, silicei, ecc.) od artificiali (tipo ceramico, bauxite calcinata, "sinopal" od altro) con esito favorevole mediante la prova di spogliazione (di miscele di bitume - aggregato), la quale sarà eseguita secondo le modalità della Norma A.S.T.M. - D 1664/80.

Potrà essere inoltre effettuata la prova di spogliamento della miscela di legante idrocarburico ed aggregati in presenza di acqua (C.N.R. 138-1992) per determinare l'attitudine dell'aggregato a legarsi in modo stabile al tipo di legante che verrà impiegato in opera.

In aggiunta alle prove normalmente previste per i conglomerati bituminosi è particolarmente raccomandata la verifica dei valori di rigidezza e stabilità Marshall.

Inoltre dovranno essere effettuate le prove, previste dalla norma C.N.R. 149-1992 per la valutazione dell'effetto di immersione in acqua della miscela di aggregati lapidei e leganti idrocarburici per determinare la riduzione (*delta %*) del valore di resistenza meccanica a rottura e di rigonfiamento della stessa miscela in conseguenza di un prolungato periodo di immersione in acqua (facendo ricorso alla prova Marshall C.N.R. 30-1973), ovvero alla prova di trazione indiretta "Brasiliana" (C.N.R. n.° 134/1991).

Ai fini della sicurezza fisica degli operatori addetti alla stesa del conglomerato bituminoso (base, binder ed usura) l'autocarro o il veicolo sul quale è posta la cisterna dovrà avere il dispositivo per lo scarico dei gas combusti, di tipo verticale al fine di evitare le dirette emissioni del gas di scarico sul retro.

Inoltre dovranno essere osservate tutte le cautele e le prescrizioni previste dalla normativa vigente per la salvaguardia e la sicurezza della salute degli operatori suddetti.

## **Art. 4.3 PAVIMENTAZIONI IN CONGLOMERATO BITUMINOSO TRADIZIONALE**

### **Art. 4.3.1 STRATO DI BASE IN MISTO BITUMATO 0-40 mm.**

#### **a) Descrizione**

Lo strato di base è costituito da un conglomerato bituminoso di tipo "semichiuso", formato da una miscela ben graduata e assortita di pietrisco - pietrischetto - graniglia e sabbia impastati con bitume a caldo, previo riscaldamento ed essiccazione degli aggregati, steso in opera con idonea macchina vibrofinitrice e compattato adeguatamente.

Nella composizione dell'aggregato grosso (frazione > 4 mm), il materiale frantumato dovrà essere presente almeno per il 50% in peso di tutta la miscela.

A giudizio della Direzione Lavori potrà essere richiesto che tutto l'aggregato grosso sia costituito da elementi provenienti da frantumazione di rocce lapidee.

#### **b) Materiali inerti**

Gli aggregati lapidei dovranno essere costituiti da elementi sani, duri, tenaci, esenti da polvere e da altri materiali estranei; essi dovranno comunque rispondere ai requisiti prescritti dalle norme Norme C.N.R. sui materiali stradali - fascicolo n. 4/1953 - ("Norme per l'accettazione dei pietrischi, dei pietrischetti, delle graniglie, delle sabbie e degli additivi per costruzioni stradali"), e quelle sugli aggregati che stabiliscono i **"Criteri e requisiti di accettazione degli aggregati impiegati nelle sovrastrutture stradali"** CNR B.U. n.139/92.

#### **c) Aggregato grosso (frazione > 4 mm)**

L'aggregato grosso sarà costituito da una miscela di pietrisco - pietrischetto - graniglia di origine siliceo - calcarea o da materiale inerte proveniente da processo di riciclaggio di materiale edile che dovrà rispondere ai seguenti requisiti:

- contenuto di rocce tenere, alterate o scistose secondo la norma CNR B.U. n. 104/84, non superiore all'1 %;
- contenuto di rocce degradabili, secondo la norma CNR B.U. n.° 104/84, non superiore all'1 %;
- perdita in peso alla prove di abrasione Los Angeles (LA), secondo la norma CNR B.U. n.34/73, inferiore al 30%
- quantità di materiale proveniente dalla frantumazione di rocce lapidee non inferiore al 70% in peso;
- dimensione massima dei granuli 40 mm (valida per uno spessore finito dello strato di base di almeno 10 cm);
- sensibilità al gelo (G), secondo la norma CNR B.U. n.° 80/80, non superiore al 25% (in zone considerate soggette a gelo);
- passante al setaccio 0,075, secondo la norma CNR B.U. n.° 75/80, non superiore all'1 % ;
- forma approssimativamente poliedrica per breccie e pietrischi, comunque non appiattita, allungata o lenticolare.

- spoliatura in acqua a 40°C, secondo la norma CNR B.U. n.° 138/92, non superiore al 4%; nel caso i cui la superficie spogliata risulti superiore al 4%, l'aggregato grosso potrà, a giudizio della Direzione Lavori, essere ugualmente accettato, purché, per la produzione dell'impasto bituminoso, venga fatto uso del "dope" di adesione e, in questo caso, l'aggregato grosso superi la prova;

Per il prelievo dei campioni delle varie classi granulometriche di aggregato grosso si seguirà la norma CNR B.U. n.93/83.

d) Aggregato fino (frazione < 4 mm)

L'aggregato fino sarà costituito da una miscela di graniglie e sabbie di frantumazione e dovrà rispondere ai seguenti requisiti:

- contenuto di rocce tenere, alterate o scistose secondo la norma CNR B.U. n.° 104/84, non superiore all'1% ;
- contenuto di rocce degradabili, secondo la norma CNR B.U. n.° 104/84, non superiore all'1 %;
- equivalente in sabbia (ES), secondo la norma CNR B.U. n.° 27/72, superiore a 60%
- materiale non plastico, secondo la norma CNR-UNI 10014;
- limite liquido (WL), secondo la norma CNR-UNI 10014, non superiore a 20% ;

Per il prelievo dei campioni si seguirà la norma CNR B.U. n.° 93/83.

#### e) Additivo minerale "filler"

Il filler dovrà possedere le caratteristiche generali e rispondere ai seguenti requisiti:

- spoliatura in acqua della roccia di origine, secondo la norma CNR B.U. n.° 138/92, non superiore al 5%;
- tutto il materiale passante al setaccio da 0,18 mm., secondo la norma CNR B.U. n.23/71;
- passante al setaccio da 0,075 mm. secondo la norma CNR B.U. n.° 75/80, non inferiore all'80%;
- materiale non plastico, secondo la norma CNR-UNI 10014.

Per il prelievo dei campioni si seguirà la norma CNR B.U. n.° 93/1983.

#### f) Leganti bituminosi: bitume stradale semisolido, bitume modificato, emulsioni bituminose.

In funzione delle caratteristiche degli strati sottostanti, delle condizioni di traffico e di quelle ambientali e stagionali, dovranno essere usati, a discrezione della Direzione Lavori, tipi di leganti aventi caratteristiche secondo il punto 1.2.1.5 e le prescrizioni della norma CNR vigente e secondo quanto previsto dalle tabelle n. 1°, n. 2°, n. 3° e n. 4° sopradescritte.

Il prelievo dei campioni di bitume dovrà avvenire in conformità a quanto prescritto dalla norma CNR – B.U. n° 81/80.

#### g) Miscela ottimale

La miscela da adottare per i materiali inerti dovrà presentare una curva granulometrica, secondo i metodi di analisi CNR B.U. n. 23/71, ad andamento sostanzialmente continuo, compresa entro i seguenti limiti (vedi il fuso granulometrico corrispondente) validi per uno spessore finito dello strato di base non inferiore a 10 cm:

#### FUSO GRANULOMETRICO STRATO DI BASE

Crivelli e setacci U.N.I.	Fori in mm.	Totale % passante in peso
40	40	100
30	30	80 – 100
25	25	70 – 95
15	15	45 – 70
10	10	35 – 60
5	5	25 – 50
2	2	20 – 40
40	0.4	6 – 20
80	0.18	4 – 14
200	0.075	4 – 8

le cui caratteristiche fisico meccaniche saranno:

I **vuoti intergranulari** nella miscela degli inerti costipata, secondo il metodo di prova CNR B.U. n.° 65/78 voce b, dovranno essere compresi **fra 12% e 18% in volume**.

Il contenuto di bitume nella miscela dovrà essere compreso fra **3,5 e 4,5% riferito al peso secco totale degli inerti**. Esso dovrà comunque essere determinato come quantità necessaria e sufficiente per ottimizzare - secondo il metodo Marshall di progettazione degli impasti bituminosi per pavimentazioni stradali - le caratteristiche di impasto come di seguito precisati:

- **elevata resistenza meccanica**, cioè capacità di sopportare le sollecitazioni statiche o dinamiche senza rotture o deformazioni permanenti;
- **la stabilità Marshall del conglomerato**, secondo la norma CNR B.U. n.° 30/73, determinata su n.° 4 provini costipati a 150° C con 75 colpi su ciascuna faccia e condizionati in vasca a 60°C, dovrà essere la più elevata possibile e comunque **> di 800 Kg.**;
- **la resistenza a trazione indiretta (Rt)** a 25°C, secondo la norma, CNR B.U. n.° 134/91, dovrà essere **> 6 daN/cm<sup>2</sup>**. (se richiesta);
- **idonea capacità portante**, la "rigidità Marshall", cioè il rapporto fra la Stabilità "S" e lo scorrimento Marshall "s", misurato in mm., dovrà comunque risultare **> di 250 Kg/mm**.
- **congruo riempimento parziale con bitume** dei vuoti intergranulari della miscela degli inerti costipata; la percentuale dei vuoti riempiti con bitume nei provini Marshall, dovrà essere compresa fra 65 e 75% in volume;
- **addensamento e compattezza idonei**; la "densità" (peso di volume) - determinata secondo la norma CNR B.U. n.° 40/73 - dei provini Marshall preparati secondo la norma CNR B.U. n.° 30/73, dovrà essere la più elevata possibile, compatibilmente con il contenuto di **vuoti residui** - determinato secondo la norma CNR B.U. n. 39/73 - che dovrà essere compreso **fra 4 e 8 % in volume**.

- **sufficiente insensibilità al contatto prolungato con l'acqua;** la **stabilità Marshall**, secondo la norma CNR B.U. n.° 149/92; dovrà risultare pari almeno al **75% del valore originale**; in difetto, a discrezione della Direzione Lavori, l'impasto potrà essere ugualmente accettato purché il legante venga additivato con il dope di adesione e, in tal modo, l'impasto superi la prova.

I campioni di carote o i tasselli indisturbati di conglomerato bituminoso, prelevati dallo strato steso in opera, a rullatura ultimata, dovranno infine presentare in particolare le seguenti caratteristiche:

- **la densità (peso di volume)** - determinata secondo la succitata norma CNR BU n° 40/73 - dovrà essere **> 97% della densità dei provini Marshall**;
- **il contenuto di vuoti residui** determinato anch'esso secondo la norma CNR B.U. n.° 39/73 - dovrà comunque risultare compreso fra **5% e 9% in volume**.

#### **Art. .4.3.2 STRATO DI COLLEGAMENTO O BINDER 0-25 mm., IN CONGLOMERATO BITUMINOSO SEMICHIUSO**

##### **a) Descrizione**

Lo strato di collegamento o binder è costituito da un conglomerato bituminoso semichiuso, cioè da una miscela ben graduata e assortita di pietrischetti, graniglie, sabbia e additivo minerale "filler", impastata con bitume a caldo, previo riscaldamento ed essiccazione degli aggregati, stesa in opera con idonea macchina vibrofinitrice e compattata adeguatamente.

Tutto l'aggregato grosso (frazione > di 4 mm), dovrà essere costituito da materiale frantumato.

##### **b) Materiali inerti**

Gli aggregati lapidei dovranno essere costituiti da elementi sani, duri, tenaci, esenti da polvere e da altri materiali estranei; essi dovranno comunque rispondere ai requisiti prescritti dalle Norme C.N.R. sui materiali stradali - fascicolo n. 4/1953 - ("Norme per l'accettazione dei pietrischi, dei pietrischetti, delle graniglie, delle sabbie e degli additivi per costruzioni stradali"), e quelle sugli aggregati che stabiliscono i **"Criteri e requisiti di accettazione degli aggregati impiegati nelle sovrastrutture stradali"** CNR B.U. n.° 139/92.

##### **c) Aggregato grosso (frazione > 4 mm)**

L'aggregato grosso sarà costituito da una miscela di pietrischetti e graniglie - tutti provenienti da frantumazione di pietre, ciottoli o ghiaie di origine siliceo-calcareo o da materiale inerte proveniente da processo di riciclaggio di materiale edile - che dovrà rispondere ai seguenti requisiti:

- contenuto di rocce tenere, alterate o scistose secondo la norma CNR B.U. n. 104/84, non superiore all'1%;
- contenuto di rocce degradabili, secondo la norma CNR B.U. n. 104/84, non superiore all'1 %;
- perdita in peso alla prova di abrasione Los Angeles (LA), secondo la norma CNR B.U. n.° 34/73, < del 25%
- porosità dei granuli (p%), secondo la norma CNR B.U. n. 65/78, < a 1,5%;
- tutto il materiale sarà proveniente dalla frantumazione di rocce lapidee;
- dimensione massima dei granuli 25 mm. (valida per uno spessore [mito dello strato di binder di almeno 7 cm];
- sensibilità al gelo (G), secondo la norma CNR B.U. n.° 80/80, non superiore al 25% (in zone considerate soggette a gelo);
- passante al setaccio 0,075, secondo la norma CNR B.U. n.° 75/80, non superiore all'1 %;
- spoliatura in acqua a 40° C, secondo la norma CNR B.U. n.° 138/92, non superiore al 4%; nel caso in cui la superficie spogliata risulti superiore al 4%, l'aggregato grosso potrà, a giudizio della Direzione Lavori, essere ugualmente accettato, purché, per la produzione della miscela bituminosa, venga fatto uso del dope di adesione e, in questo caso, l'aggregato grosso superi la prova.
- indice di appiattimento (Ia), secondo la norma CNR B.U. n.° 95/84, non superiore al 20%;

**Per il prelievo dei campioni delle varie pezzature si seguirà la norma CNR B.U. n.° 93/1983.**

##### **d) Aggregato fino ( frazione < 4 mm )**

**L'aggregato fino sarà costituito da uria miscela di graniglie e sabbia naturale e/o di frantumazione e dovrà rispondere ai seguenti requisiti:**

- quantità di materiale proveniente dalla frantumazione di rocce lapidee non inferiore al 100% in peso;
- passante al setaccio 0,075, secondo la norma CNR B.U. n.° 75/80, non superiore al 2%;
- equivalente in sabbia (ES), secondo la norma CNR B.U. n.° 27/72, > 60%;

**Per il prelievo dei campioni di sabbia si seguirà la norma CNR B.U. n.° 93/1983.**

##### **e) Additivo minerale "filler"**

Il filler dovrà possedere le caratteristiche generali e rispondere ai seguenti requisiti:

- spoliatura in acqua della roccia di origine, secondo la norma CNR B.U. n. 138/92, non superiore al 5%;
- tutto il materiale passante al setaccio da 0,18 mm., secondo la norma CNR B.U. n.° 23/71;
- passante al setaccio da 0,075 mm., secondo la norma CNR B.U. n.° 75/80, non inferiore all'80%;
- materiale non plastico, secondo la norma CNR-UNI 10014;

Per il prelievo dei campioni si seguirà la norma CNR B.U. n.° 93/1983.

##### **f) Leganti bituminosi: bitume stradale semisolido, bitume modificato, emulsioni bituminose**

In funzione delle caratteristiche degli strati sottostanti, delle condizioni di traffico e di quelle ambientali e stagionali, dovranno essere usati, a discrezione della Direzione Lavori, tipi di leganti aventi caratteristiche secondo il punto 1.2.1.5 e le prescrizioni della norma CNR vigente e secondo quanto previsto dalle tabelle n.° 1, n.° 2 , n.° 3 e n.° 4 sopradescritte. Il prelievo dei campioni di bitume dovrà avvenire in conformità a quanto prescritto dalla norma CNR – B.U. n.° 81/80.

##### **g) Miscela ottimale**

La miscela da adottare per i materiali inerti dovrà presentare una curva granulometrica, secondo i metodi di analisi CNR B.U. n.° 23/71, ad andamento continuo, compresa entro i seguenti limiti (vedi anche il fuso granulometrico corrispondente) valido per uno spessore finito dello strato di collegamento non inferiore a 5 cm:

#### **FUSO GRANULOMETRICO STRATO DI BINDER 0-25**

<b>Crivelli e setacci U.N.I.</b>	<b>Fori in mm.</b>	<b>Totale % passante in peso</b>
25	25	100
15	15	65 – 100
10	10	50 – 80
5	5	30 – 60
2	2	20 – 45
40	0,4	7 – 25
80	0,18	5 – 15
200	0,075	4 – 8

le cui caratteristiche fisico-meccaniche saranno:

I **vuoti intergranulari** nella miscela degli inerti costipata, secondo il metodo di prove CNR B.U. n.° 65/78 voce b, dovranno essere compresi fra **13% e 18% in volume**.

Il **contenuto di bitume** nell'impasto dovrà essere compreso fra **4,5% e 5,5%** riferito al peso secco totale degli inerti. Esso dovrà comunque essere determinato come quello necessario e sufficiente per ottimizzare - secondo il metodo Marshall di progettazione degli impasti bituminosi per pavimentazioni stradali - le caratteristiche di impasto come di seguito precisati:

elevata resistenza meccanica, cioè capacità di sopportare le sollecitazioni statiche o dinamiche senza rotture o deformazioni permanenti;

- **la stabilità Marshall del conglomerato**, secondo la norma CNR B.U. n.° 30/73, determinate su provini costipati a 150° C. con 75 colpi su ciascuna faccia e condizionati a 60° C., dovrà essere la più elevata possibile e comunque **> 1000 Kg.**;
- **la resistenza a trazione indiretta (Rt)** a 25°C, secondo la norma, CNR B.U. n. 134/91, dovrà essere **> 8 daN/cm<sup>2</sup>** (se richiesta);
- **idonea capacità portante**; la “rigidità Marshall”, cioè il rapporto fra la Stabilità “S” e lo scorrimento Marshall “s” misurato in mm., dovrà comunque risultare **> 300 Kg/mm.**;
- **congruo riempimento parziale con bitume** dei vuoti intergranulari della miscela degli inerti costipata; la percentuale dei vuoti riempiti con bitume dovrà essere compresa fra **70 e 80% in volume**;
- **addensamento e compattezza idonei**; la “densità” (peso di volume) - determinata secondo la norma CNR B.U. n.° 40/73 - dei provini Marshall preparati secondo la norma CNR B.U. n. 30/73, dovrà essere la più elevata possibile, compatibilmente con il contenuto di vuoti residui - determinato secondo la norma CNR B.U. n. 39/73 che dovrà essere compreso fra **4% e 6% in volume**.
- **sufficiente insensibilità al contatto prolungato con l'acqua**; **la stabilità Marshall**, secondo la norma CNR B.U. n.° 149/92, dovrà risultare pari almeno **al 75% del valore originale**; in difetto, a discrezione della Direzione Lavori, l'impasto potrà essere ugualmente accettato purché il legante venga additivato con il dope di adesione e, in tal modo, l'impasto superi la prova.

Le carote o i tasselli indisturbati di impasto bituminoso prelevati dallo strato steso in opera, a compattazione ultimata, dovranno infine presentare in particolare le seguenti caratteristiche:

la **“densità”** (peso di volume) - determinata secondo la succitata norma CNR B.U. n.° 40/73 non dovrà essere inferiore **al 97% della “densità” dei provini Marshall**;

- il contenuto di **vuoti residui** - determinato anch'esso secondo la norma CNR B.U. n.° 39/73 dovrà comunque risultare compreso fra **4% e 7% in volume**.

### **Art. 4.3.3 STRATO UNICO “MULTIFUNZIONALE 0-20” IN CONGLOMERATO BITUMINOSO TIPO BINDER CHIUSO**

#### **a) Descrizione**

Lo strato multifunzionale tipo binder per conguagli, è costituito da un conglomerato bituminoso chiuso, cioè da una miscela chiusa molto ben graduata di pietrischetti, graniglie, sabbie e additivo minerale (“filler”), impastata con bitume a caldo, previo riscaldamento ed essiccazione degli aggregati, stesa in opera con idonea macchina vibrofinitrice e compattata adeguatamente.

Tutto l'aggregato grosso (pietrischetti e graniglie) dovrà essere costituito da materiale frantumato.

Anche l'aggregato fino (sabbia) dovrà essere costituito da materiale di frantoio.

#### **b) Materiali inerti**

Gi aggregati lapidei dovranno essere costituiti da elementi sani, duri, tenaci, esenti da polvere e da altri materiali estranei; essi dovranno comunque rispondere ai requisiti prescritti dalle norme Norme C.N.R. sui materiali stradali - fascicolo n.° 4/1953 - (“Norme per l'accettazione dei pietrischi, dei pietrischetti, delle graniglie, delle sabbie e degli additivi per costruzioni stradali”), e quelle sugli aggregati che stabiliscono i **“Criteri e requisiti di accettazione degli aggregati impiegati nelle sovrastrutture stradali” CNR B.U. n. 139/92.**

#### **c) Aggregato grosso (frazione > 4 mm)**

L'aggregato grosso sarà costituito da una miscela di pietrischetti e graniglie - tutti provenienti da frantumazione di pietre, ciottoli o ghiaie di origine siliceo-calcareo o da materiale inerte proveniente da processo di riciclaggio di materiale edile - che dovrà rispondere ai seguenti requisiti:

- contenuto di rocce tenere, alterate o scistose secondo la norma CNR B.U. n.° 104/84, non superiore all'1 %;

- contenuto di rocce degradabili, secondo la norma CNR B.U. n. 104/84, non superiore all'1 %;
- perdita in peso alla prova di abrasione Los Angeles (LA), secondo la norma CNR B.U. n.° 34/73, < del 25%;
- porosità dei granuli (p%), secondo la norma CNR B.U. n. 65/78, < a 1,5%;
- tutto il materiale sarà proveniente dalla frantumazione di rocce lapidee;
- dimensione massima dei granuli 20 mm;
- sensibilità al gelo (G), secondo la norma CNR B.U. n.° 80/80, non superiore al 25% (in zone considerate soggette a gelo);
- passante al setaccio 0,075, secondo la norma CNR B.U. n.° 75/80, non superiore all'1 %;
- spoliatura in acqua a 40° C., secondo la norma CNR B.U. n.° 138/92, non superiore al 4%; nel caso in cui la superficie spogliata risulti superiore al 4%, l'aggregato grosso potrà, a giudizio della Direzione Lavori, essere ugualmente accettato, purché, per la produzione della miscela bituminosa, venga fatto uso del dope di adesione e, in questo caso, l'aggregato grosso superi la prova.
- indice di appiattimento (Ia), secondo la norma CNR B.U. n. 95/84, non superiore al 20%.

Per il prelievo dei campioni delle varie pezzature si seguirà la norma CNR B.U. n.93/1983.

#### **d) Aggregato fino ( frazione < 4 mm )**

L'aggregato fino sarà costituito da una miscela di graniglie e sabbia naturale e/o di frantumazione e dovrà rispondere ai seguenti requisiti:

- quantità di materiale proveniente dalla frantumazione di rocce lapidee non inferiore al 100% in peso;
- passante al setaccio 0,075, secondo la norma CNR B.U. n.° 75/80, non superiore al 2%;
- equivalente in sabbia (ES), secondo la norma CNR B.U. n.° 27/72, > 60%;

Per il prelievo dei campioni di sabbia si seguirà la norma CNR B.U. n.° 93/1983 .

#### **e) Additivo minerale "filler"**

Il filler dovrà possedere le caratteristiche generali e rispondere ai seguenti requisiti:

- spoliatura in acqua della roccia di origine, secondo la norma CNR B.U. n.° 138/92, non superiore al 5%;
- tutto il materiale passante al setaccio da 0,18 mm, secondo la norma CNR B.U. n.° 23/71;
- passante al setaccio da 0,075 mm, secondo la norma CNR B.U. n.° 75/80, non inferiore all'80%;
- materiale non plastico, secondo la norma CNR-UNI 10014;

**Per il prelievo dei campioni si seguirà la norma CNR B.U. n. 93/1983.**

#### **f) Leganti bituminosi: bitume stradale semisolido, bitume modificato, emulsioni bituminose**

In funzione delle caratteristiche degli strati sottostanti, delle condizioni di traffico e di quelle ambientali e stagionali, dovranno essere usati, a discrezione della Direzione Lavori, tipi di leganti aventi caratteristiche secondo il punto 1.2.1.,5 e le prescrizioni della norma CNR vigente e secondo quanto previsto dalle tabelle n.° 1, n.° 2 , n.° 3 e n.° 4 sopradescritte.

Il prelievo dei campioni di bitume dovrà avvenire conformità a quanto prescritto dalla norma CNR – B.U. n° 81/80.

#### **g) Miscela ottimale**

La miscela da adottare per i materiali inerti dovrà presentare una curva granulometrica, secondo i metodi di analisi CNR B.U. n.° 23/71, ad andamento continuo, compresa entro i seguenti limiti (vedi. anche il fuso granulometrico corrispondente):  
USO GRANULO METRICO STRATO UNICO "MULTIFUNZIONALE 0-20"

Crivelli U.N.I.	Fori in mm.	Totale % passante in peso
20	20	100
15	15	80 – 95
10	10	58 – 80
5	5	40 – 55
2	2	25 – 40
n. 40	0.4	10 – 23
n. 80	0.18	8 – 15
n. 200	0.075	6 – 10

le cui caratteristiche fisico-meccaniche saranno:

**I vuoti intergranulari nella miscela** degli inerti costipata, secondo il metodo di prova CNR B.U. n. 65/78, dovranno essere compresi **fra 15 % e 20 % in volume.**

**Il contenuto di bitume nell'impasto** dovrà essere compreso **fra 4,5 % e 5,5%** riferito al peso degli inerti e dovrà comunque essere determinato come il minimo necessario e sufficiente per ottimizzare secondo il metodo Marshall di progettazione degli impasti bituminosi per pavimentazioni stradali - le caratteristiche dell'impasto entro i limiti di seguito precisati:

- elevatissima resistenza meccanica, cioè capacità di sopportare le sollecitazioni statiche o dinamiche senza rotture, o deformazioni permanenti;
- **la stabilità Marshall**, secondo la norma CNR B.U. n.° 30/73, determinate su n.° 4 provini costipati a 150° C. con 75 colpi su ciascuna faccia e condizionati a 60° C., dovrà essere la più elevata possibile e comunque **> 1000 Kg;**
- **la resistenza a trazione indiretta (Rt)** a 25°C, secondo la norma CNR B.U. n.° 134/91, dovrà essere **> di 10 daN/cmq.;**
- **addensamento e compattezza idonei;** la "densità" (peso di volume) - determinata secondo la norma CNR B.U. n.° 40/73 - dei provini Marshall preparati secondo la norma CNR B.U. n.° 30/73, dovrà essere la più elevata possibile, compatibilmente con il contenuto di **vuoti residui** - determinato secondo la norma CNR B.U. n.° 39/73 - che dovrà essere compreso **fra 3 % e 6 % in volume;**

Le carote o i tasselli indisturbati di impasto bituminoso prelevati dallo strato steso in opera, a compattazione ultimata, dovranno infine presentare in particolare le seguenti caratteristiche:

- la **“densità” (peso di volume)** - determinata secondo la succitata norma CNR - non dovrà essere inferiore al 97% della “densità” dei provini Marshall;
- il **contenuto di vuoti residui in opera** - determinato anch'esso secondo la norma CNR - dovrà comunque risultare compreso fra **4% e 7% in volume**.

#### **Art. .4.3.4 STRATO DI USURA 0-12/0-15 IN CONGLOMERATO BITUMINOSO CHIUSO**

##### **a) Descrizione**

Lo strato di usura è costituito da un conglomerato bituminoso chiuso, cioè da una miscela molto ben graduata di pietrischetti, graniglie, sabbie e additivo minerale ("filler"), impastata con bitume a caldo, previo riscaldamento ed essiccazione degli aggregati, stesa in opera con idonea macchina vibrofinitrice e compattata adeguatamente.

Tutto l'aggregato grosso (pietrischetti e graniglie) dovrà essere costituito da materiale frantumato.

Anche l'aggregato fino (sabbia) dovrà essere costituito da materiale di frantoio.

##### **b) Materiali inerti**

Gli aggregati lapidei dovranno essere costituiti da elementi sani, duri, tenaci, esenti da polvere e da altri materiali estranei; essi dovranno comunque rispondere ai requisiti prescritti dalle norme Norme C.N.R. sui materiali stradali - fascicolo n.° 4/1953 - ("Norme per l'accettazione dei pietrischi, dei pietrischetti, delle graniglie, delle sabbie e degli additivi per costruzioni stradali"), e quelle sugli aggregati che stabiliscono i **“Criteri e requisiti di accettazione degli aggregati impiegati nelle sovrastrutture stradali” CNR B.U. n.° 139/92.**

##### **c) Aggregato grosso (frazione > 4 mm) ..**

L'aggregato grosso sarà costituito da una miscela di pietrischetti e graniglie - tutti provenienti da frantumazione di pietre, ciottoli o ghiaie di origine siliceo-calcareo, basaltica, porfirica o scorie di acciaieria - che dovrà rispondere ai seguenti requisiti:

- contenuto di rocce tenere, alterate o scistose secondo la norma CNR B.U. n.° 104/84, non superiore all'1 %;
- contenuto di rocce degradabili, secondo la norma CNR B.U. n.° 104/84, non superiore all'1 %;
- perdita in peso alla prova di abrasione Los Angeles (LA), secondo la norma CNR B.U. n.° 34/73, < del 20%\*;
- coefficiente di levigatezza accelerata secondo norma CNR B.U. n.° 140/92 C.L.A. > 0.45\*

**\* Nei casi in cui una delle due caratteristiche LA e CLA non corrispondano alle specifiche richieste il materiale deve rientrare nella presente specifica:**

- |                      |               |            |
|----------------------|---------------|------------|
| • per Los Angeles    | <20 %         | CLA > 0.40 |
| • per Los Angeles da | >20 e < 22 %  | CLA > 0.45 |
| • per Los Angeles da | > 22 e < 24 % | CLA > 0.50 |

- porosità dei granuli (p%), secondo la norma CNR B.U. n.° 65/78, < a 1,5%;
- tutto il materiale sarà proveniente dalla frantumazione di rocce lapidee;
- dimensione massima dei granuli 15 mm.;
- sensibilità al gelo (G), secondo la norma CNR B.U. n. 80/80, non superiore al 25% (in zone considerate soggette a gelo);
- passante al setaccio 0,075, secondo la norma CNR B.U. n.° 75/80, non superiore all'1 %;
- spoliazione in acqua a 40° C., secondo la norma CNR B.U. n. 138/92, non superiore al 4%; nel caso in cui la superficie spogliata risulti superiore al 4%, l'aggregato grosso potrà, a giudizio della Direzione Lavori, essere ugualmente accettato, purché, per la produzione della miscela bituminosa, venga fatto uso del dope di adesione e, in questo caso, l'aggregato grosso superi la prova;
- indice di appiattimento (Ia), secondo la norma CNR B.U. n.° 95/84, non superiore al 20%.

Per il prelievo dei campioni delle varie pezzature si seguirà la norma CNR B.U. n.° 93/1983.

##### **d) Aggregato fino (frazione < 4 mm)**

L'aggregato fino sarà costituito da una miscela di graniglie e sabbia frantumazione e dovrà rispondere ai seguenti requisiti:

- quantità di materiale proveniente dalla frantumazione di rocce lapidee 100% in peso;
- passante al setaccio 0,075, secondo la norma CNR B.U. n.° 75/80, non superiore al 2%;
- equivalente in sabbia (ES), secondo la norma CNR B.U. n.° 27/72, > 70%.

Per il prelievo dei campioni di sabbia si seguirà la norma CNR B.U. n.° 93/1983.

##### **e) Additivo minerale “filler”**

Il filler dovrà possedere le caratteristiche generali e rispondere ai seguenti requisiti:

- spoliazione in acqua della roccia di origine, secondo la norma CNR B.U. n.° 138/92, non superiore al 5%;
- tutto il materiale passante al setaccio 0,18 mm., secondo la norma CNR B.U. n.° 23/71;
- passante al setaccio da 0,075 mm., secondo la norma CNR B.U. n.° 75/80, non inferiore all'80%;
- materiale non plastico, secondo la norma CNR-UNI 10014

Per il prelievo dei campioni si seguirà la norma CNR B.U. n.° 93/1983.

##### **f) Leganti bituminosi: bitume stradale semisolido, bitume modificato, emulsioni bituminose**

In funzione delle caratteristiche degli strati sottostanti, delle condizioni di traffico e di quelle ambientali e stagionali, dovranno essere usati, a discrezione della Direzione Lavori, tipi di leganti aventi caratteristiche secondo il punto 1.2.1.5 e le prescrizioni della norma CNR vigente e secondo quanto previsto dalle tabelle n.° 1, n.° 2, n.° 3 e n.° 4 sopradescritte.

Il prelievo dei campioni di bitume dovrà avvenire conformità a quanto prescritto dalla norma CNR B.U. n.° 81/80

##### **g) Miscele ottimali**



La miscela da adottare per i materiali inerti dovrà presentare una curva granulometrica, secondo i metodi di analisi CNR B.U. n.° 23/71, ad andamento continuo, compresa entro i seguenti limiti dei fusi granulometrici corrispondenti nella tabella sotto riportata.

<b>Serie crivelli e setacci U.N.I.</b>	<b>Passante: % in peso Fuso tipo A</b>	<b>Passante: % totale in peso Fuso tipo B</b>
Crivello 20	100	---
Crivello 15	90 – 100	100
Crivello 10	70 – 90	70 – 90
Crivello 5	40 – 55	40 – 60
Setaccio 2	25 – 38	25 – 38
Setaccio 0,4	11 – 20	11 – 20
Setaccio 0,18	8 – 15	8 – 15
Setaccio 0,075	6 – 10	6 – 10

**Il fuso tipo "A" dovrà comprendere le curve per strati di usura con spessore compreso tra 4 e 6 cm.**

**Il fuso tipo "B" dovrà comprendere le curve per strati di usura dello spessore di 3 cm.**

In ogni caso secondo le indicazioni della D.L.

Nelle zone con prevalenti condizioni climatiche di pioggia e freddo, dovranno essere progettate e realizzate curve granulometriche di “tipo spezzata”, con l'obbligo che la percentuale di inerti compresa fra il passante al crivello 5 ed il trattenuto al setaccio 2 sia pari al 10% +/- 2%.

Per prevalenti condizioni di clima asciutto e caldo, si dovranno usare curve prossime al limite inferiore.

Le caratteristiche fisico-meccaniche saranno:

**I vuoti intergranulari nella miscela** degli inerti secchi costipata, secondo il metodo di prova CNR B.U. n.° 65/78, dovranno essere compresi **fra 15% e 20% in volume**.

**Il contenuto di bitume nell'impasto** dovrà essere compreso **fra 4,5% e 6% riferito al peso degli inerti** e dovrà comunque essere determinato come il minimo necessario e sufficiente per ottimizzare - secondo il metodo Marshall di progettazione degli impasti bituminosi per pavimentazioni stradali - le caratteristiche dell'impasto entro i limiti di seguito precisati:

**elevatissima resistenza meccanica**, cioè capacità di sopportare le sollecitazioni statiche o dinamiche senza rotture o deformazioni permanenti:

- **la stabilità Marshall**, secondo la norma CNR B.U. n.° 30/73, determinate su n.° 4 provini costipati a 150° C. con 75 colpi su ciascuna faccia e condizionati a 60° C., dovrà essere la più elevata, possibile e comunque **> 1200 Kg**;
- **la resistenza a trazione indiretta (Rt)** a 25°C, secondo la norma, CNR B.V. n. 134/91, dovrà essere **> a 10 daN/cm<sup>2</sup>** (se richiesta);
- **idonea capacità portante**; la “rigidità Marshall”, cioè il rapporto fra la stabilità “S” e lo scorrimento Marshall “s” misurato in mm., dovrà comunque risultare **> a 350 Kg/mm**.
- **congruo riempimento parziale con bitume dei vuoti intergranulari** della miscela degli inerti costipata; la percentuale dei vuoti riempiti con bitume dovrà essere compresa **fra 75% e 85% in volume**
- **addensamento e compattezza idonei**; la “densità” (peso di volume) - determinata secondo la norma CNR B.U. n.° 40/73 - dei provini Marshall preparati secondo la norma CNR B.U. n.° 30/73, dovrà essere la più elevata possibile, compatibilmente con il contenuto di **vuoti residui** - determinato secondo la norma CNR B.U. n.° 39/73 - che dovrà essere compreso fra **3% e 6% in volume**.
- **sufficiente insensibilità al contatto prolungato con l'acqua**; la stabilità Marshall, secondo la norma CNR B.U. n.° 149/92, dovrà risultare pari almeno al **75% del valore** originale; in difetto, a discrezione della Direzione Lavori, l'impasto potrà essere ugualmente accettato purché il legante venga additivato con il dope di adesione e, in tal modo, l'impasto superi la prova.

Le carote o i tasselli indisturbati di impasto bituminoso prelevati dallo strato steso in opera, a compattazione ultimata, dovranno infine presentare in particolare le seguenti caratteristiche:

- **la “densità” (peso di volume)** - determinata secondo la succitata norma CNR - non dovrà essere inferiore al **97%** della “densità” dei provini Marshall;
- **il contenuto di vuoti residui** - determinato anch'esso secondo la norma CNR - dovrà comunque risultare compreso fra **4% e 6% in volume**.

#### **h) Produzione e confezione delle miscele.**

Il conglomerato di tutti i tipi sarà confezionato mediante impianti fissi di idonee caratteristiche tecniche, mantenuti sempre perfettamente funzionanti in ogni loro parte e debitamente autorizzati.

La produzione di ciascun impianto non dovrà essere spinta oltre la sua potenzialità per garantire il perfetto essiccamento, l'uniforme riscaldamento della miscela ed una perfetta vagliatura che assicuri una idonea riclassificazione delle singole classi degli aggregati; resta pertanto escluso l'uso dell'impianto a scarico diretto tipo “drum mixer”.

L'impianto dovrà comunque garantire uniformità di produzione ed essere in grado di realizzare miscele del tutto rispondenti a quelle di progetto.

Il dosaggio dei componenti della miscela dovrà essere eseguito a peso mediante idonea apparecchiatura la cui efficienza dovrà essere costantemente controllata.

Ogni impianto dovrà assicurare il riscaldamento del bitume alla temperatura richiesta ed a viscosità uniforme fino al momento della miscelazione nonché il perfetto dosaggio sia del bitume che dell'additivo.

La zona destinata al deposito e stoccaggio degli inerti sarà preventivamente e convenientemente sistemata per evitare la presenza di sostanze argillose e ristagni di acqua che possano compromettere la pulizia degli aggregati.

Inoltre i cumuli delle diverse classi dovranno essere nettamente separati tra di loro e l'operazione di alimentazione nei predosatori eseguita con la massima cura.

Si farà uso di almeno 5 classi di aggregati con predosatori in numero corrispondente alle classi impiegate.

Il tempo di mescolazione effettivo sarà stabilito in funzione delle caratteristiche dell'impianto e dell'effettiva temperatura raggiunta dai componenti la miscela, in misura tale da permettere un completo ed uniforme rivestimento degli inerti con il legante; comunque esso non dovrà mai scendere al di sotto dei 25 secondi.

La temperatura degli aggregati all'atto della mescolazione dovrà essere compresa tra 170°C e 180°C, e quella del legante tra 150°C e 160°C, salvo diverse disposizioni della Direzione Lavori in rapporto al tipo di bitume impiegato.

Per la verifica delle suddette temperature, gli essiccatori, i serbatoi e le tramogge degli impianti dovranno essere muniti di termometri fissi perfettamente funzionanti e periodicamente tarati.

L'umidità degli aggregati all'uscita dell'essiccatore non dovrà di norma superare lo 0,5%.

### **Art. 4.3.5 STRATO DI USURA 0-8/0-10 IN CONGLOMERATO BITUMINOSO CHIUSO**

#### **a) Descrizione**

Lo strato di usura è costituito da un conglomerato bituminoso chiuso, cioè da una miscela molto ben graduata di pietrischetti, graniglie, sabbie e additivo minerale ("filler"), impastata con bitume a caldo, previo riscaldamento ed essiccazione degli aggregati, stesa in opera con idonea macchina vibrofinitrice e compattata adeguatamente.

Tutto l'aggregato grosso (pietrischetti e graniglie) dovrà essere costituito da materiale frantumato.

Anche l'aggregato fino (sabbia) dovrà essere costituito da materiale di frantoio.

#### **b) Materiali inerti**

Gli aggregati lapidei dovranno essere costituiti da elementi sani, duri, tenaci, esenti da polvere e da altri materiali estranei; essi dovranno comunque rispondere ai requisiti prescritti dalle norme Norme C.N.R. sui materiali stradali - fascicolo n.° 4/1953 - ("Norme per l'accettazione dei pietrischi, dei pietrischetti, delle graniglie, delle sabbie e degli additivi per costruzioni stradali"), e quelle sugli aggregati che stabiliscono i **"Criteri e requisiti di accettazione degli aggregati impiegati nelle sovrastrutture stradali"** CNR B.U. n.° 139/92.

#### **c) Aggregato grosso (frazione > 4 mm) ..**

L'aggregato grosso sarà costituito da una miscela di pietrischetti e graniglie - tutti provenienti da frantumazione di pietre, ciottoli o ghiaie di origine siliceo-calcareo, basaltica, porfirica o scorie di acciaieria - che dovrà rispondere ai seguenti requisiti:

- contenuto di rocce tenere, alterate o scistose secondo la norma CNR B.U. n.° 104/84, non superiore all'1 %;
- contenuto di rocce degradabili, secondo la norma CNR B.U. n.° 104/84, non superiore all'1 %;
- perdita in peso alla prova di abrasione Los Angeles (LA), secondo la norma CNR B.U. n.° 34/73, < del 20%\*;
- coefficiente di levigatezza accelerata secondo norma CNR B.U. n.° 140/92 C.L.A. > 0.45\*

**\* Nei casi in cui una delle due caratteristiche LA e CLA non corrispondano alle specifiche richieste il materiale deve rientrare nella presente specifica:**

- |                      |               |            |
|----------------------|---------------|------------|
| • per Los Angeles    | <20 %         | CLA > 0.40 |
| • per Los Angeles da | >20 e < 22 %  | CLA > 0.45 |
| • per Los Angeles da | > 22 e < 24 % | CLA > 0.50 |

- porosità dei granuli (p%), secondo la norma CNR B.U. n.° 65/78, < a 1,5%;
- tutto il materiale sarà proveniente dalla frantumazione di rocce lapidee;
- dimensione massima dei granuli 10 mm.;
- sensibilità al gelo (G), secondo la norma CNR B.U. n. 80/80, non superiore al 25% (in zone considerate soggette a gelo);
- passante al setaccio 0,075, secondo la norma CNR B.U. n.° 75/80, non superiore all'1 %;
- spoliazione in acqua a 40° C., secondo la norma CNR B.U. n. 138/92, non superiore al 4%; nel caso in cui la superficie spogliata risulti superiore al 4%, l'aggregato grosso potrà, a giudizio della Direzione Lavori, essere ugualmente accettato, purché, per la produzione della miscela bituminosa, venga fatto uso del dope di adesione e, in questo caso, l'aggregato grosso superi la prova;
- indice di appiattimento (Ia), secondo la norma CNR B.U. n.° 95/84, non superiore al 20%.

Per il prelievo dei campioni delle varie pezzature si seguirà la norma CNR B.U. n.° 93/1983.

#### **d) Aggregato fino (frazione < 4 mm)**

L'aggregato fino sarà costituito da una miscela di graniglie e sabbia frantumazione e dovrà rispondere ai seguenti requisiti:

- quantità di materiale proveniente dalla frantumazione di rocce lapidee 100% in peso;
- passante al setaccio 0,075, secondo la norma CNR B.U. n.° 75/80, non superiore al 2%;
- equivalente in sabbia (ES), secondo la norma CNR B.U. n.° 27/72, > 70%.

Per il prelievo dei campioni di sabbia si seguirà la norma CNR B.U. n.° 93/1983.

#### **e) Additivo minerale "filler"**

Il filler dovrà possedere le caratteristiche generali e rispondere ai seguenti requisiti:

- spoliazione in acqua della roccia di origine, secondo la norma CNR B.U. n.° 138/92, non superiore al 5%;
- tutto il materiale passante al setaccio da 0,18 mm., secondo la norma CNR B.U. n.° 23/71;
- passante al setaccio da 0,075 mm., secondo la norma CNR B.U. n.° 75/80, non inferiore all'80%;
- materiale non plastico, secondo la norma CNR-UNI 10014

Per il prelievo dei campioni si seguirà la norma CNR B.U. n.° 93/1983.

**f) Leganti bituminosi: bitume stradale semisolido, bitume modificato, emulsioni bituminose**

In funzione delle caratteristiche degli strati sottostanti, delle condizioni di traffico e di quelle ambientali e stagionali, dovranno essere usati, a discrezione della Direzione Lavori, tipi di leganti aventi caratteristiche secondo il punto 1.2.1.5 e le prescrizioni della norma CNR vigente e secondo quanto previsto dalle tabelle n.° 1, n.° 2, n.° 3 e n.° 4 sopradescritte.

Il prelievo dei campioni di bitume dovrà avvenire conformità a quanto prescritto dalla norma CNR B.U. n.° 81/80

**g) Miscele ottimali**

La miscela da adottare per i materiali inerti dovrà presentare una curva granulometrica, secondo i metodi di analisi CNR B.U. n.° 23/71, ad andamento continuo, compresa entro i seguenti limiti dei fusi granulometrici corrispondenti nella tabella sotto riportata.

Serie crivelli e Setacci U.N.I.	Passante: % in peso	Passante: % totale in peso
	Fuso tipo A	Fuso tipo B
Crivello 25	100	100
Crivello 15	100	100
Crivello 10	100	100
Crivello 5	70	100
Setaccio 2	40	62
Setaccio 0,4	16	30
Setaccio 0,18	10	20
Setaccio 0,075	6	12

**Il fuso tipo "A" dovrà comprendere le curve per strati di usura con spessore compreso tra 4 e 6 cm.**

**Il fuso tipo "B" dovrà comprendere le curve per strati di usura dello spessore di 3 cm.**

In ogni caso secondo le indicazioni della D.L.

Nelle zone con prevalenti condizioni climatiche di pioggia e freddo, dovranno essere progettate e realizzate curve granulometriche di "tipo spezzata", con l'obbligo che la percentuale di inerti compresa fra il passante al crivello 5 ed il trattenuto al setaccio 2 sia pari al 10% +/- 2%.

Per prevalenti condizioni di clima asciutto e caldo, si dovranno usare curve prossime al limite inferiore.

Le caratteristiche fisico-meccaniche saranno:

**I vuoti intergranulari nella miscela** degli inerti secchi costipata, secondo il metodo di prova CNR B.U. n.° 65/78, dovranno essere compresi **fra 15% e 20% in volume**.

**Il contenuto di bitume nell'impasto** dovrà essere compreso **fra 5,6% e 6% riferito al peso degli inerti** e dovrà comunque essere determinato come il minimo necessario e sufficiente per ottimizzare - secondo il metodo Marshall di progettazione degli impasti bituminosi per pavimentazioni stradali - le caratteristiche dell'impasto entro i limiti di seguito precisati:

- **elevatissima resistenza meccanica**, cioè capacità di sopportare le sollecitazioni statiche o dinamiche senza rotture o deformazioni permanenti;
- **la stabilità Marshall**, secondo la norma CNR B.U. n.° 30/73, determinate su n.° 4 provini costipati a 150° C. con 75 colpi su ciascuna faccia e condizionati a 60° C., dovrà essere la più elevata, possibile e comunque **> 1200 Kg**;
- **la resistenza a trazione indiretta (R<sub>t</sub>)** a 25°C, secondo la norma, CNR B.V. n. 134/91, dovrà essere **> a 10 daN/cm<sup>2</sup>** (se richiesta);
- **idonea capacità portante**; la "rigidità Marshall", cioè il rapporto fra la stabilità "S" e lo scorrimento Marshall "s" misurato in mm., dovrà comunque risultare **> a 350 Kg/mm**.
- **congruo riempimento parziale con bitume dei vuoti intergranulari** della miscela degli inerti costipata; la percentuale dei vuoti riempiti con bitume dovrà essere compresa **fra 75% e 85% in volume**
- **addensamento e compattezza idonei**; la "densità" (peso di volume) - determinata secondo la norma CNR B.U. n.° 40/73 - dei provini Marshall preparati secondo la norma CNR B.U. n.° 30/73, dovrà essere la più elevata possibile, compatibilmente con il contenuto di **vuoti residui** - determinato secondo la norma CNR B.U. n.° 39/73 - che dovrà essere compreso **fra 3% e 6% in volume**.
- **sufficiente insensibilità al contatto prolungato con l'acqua**; la stabilità Marshall, secondo la norma CNR B.U. n.° 149/92, dovrà risultare pari almeno al **75% del valore** originale; in difetto, a discrezione della Direzione Lavori, l'impasto potrà essere ugualmente accettato purché il legante venga additivato con il dope di adesione e, in tal modo, l'impasto superi la prova.

Le carote o i tasselli indisturbati di impasto bituminoso prelevati dallo strato steso in opera, a compattazione ultimata, dovranno infine presentare in particolare le seguenti caratteristiche:

- **la "densità" (peso di volume)** - determinata secondo la succitata norma CNR - non dovrà essere inferiore al **97%** della "densità" dei provini Marshall;
- **il contenuto di vuoti residui** - determinato anch'esso secondo la norma- CNR - dovrà comunque risultare compreso fra **4% e 6% in volume**.

**h) Produzione e confezione delle miscele.**

Il conglomerato di tutti i tipi sarà confezionato mediante impianti fissi di idonee caratteristiche tecniche, mantenuti sempre perfettamente funzionanti in ogni loro parte e debitamente autorizzati.

La produzione di ciascun impianto non dovrà essere spinta oltre la sua potenzialità per garantire il perfetto essiccamento, l'uniforme riscaldamento della miscela ed una perfetta vagliatura che assicuri una idonea riclassificazione delle singole classi degli aggregati; resta pertanto escluso l'uso dell'impianto a scarico diretto tipo "drum mixer".

L'impianto dovrà comunque garantire uniformità di produzione ed essere in grado di realizzare miscele del tutto rispondenti a quelle di progetto.

Il dosaggio dei componenti della miscela dovrà essere eseguito a peso mediante idonea apparecchiatura la cui efficienza dovrà essere costantemente controllata.

Ogni impianto dovrà assicurare il riscaldamento del bitume alla temperatura richiesta ed a viscosità uniforme fino al momento della miscelazione nonché il perfetto dosaggio sia del bitume che dell'additivo.

La zona destinata al deposito e stoccaggio degli inerti sarà preventivamente e convenientemente sistemata per evitare la presenza di sostanze argillose e ristagni di acqua che possano compromettere la pulizia degli aggregati.

Inoltre i cumuli delle diverse classi dovranno essere nettamente separati tra di loro e l'operazione di alimentazione nei predosatori eseguita con la massima cura.

Si farà uso di almeno 5 classi di aggregati con predosatori in numero corrispondente alle classi impiegate.

Il tempo di mescolazione effettivo sarà stabilito in funzione delle caratteristiche dell'impianto e dell'effettiva temperatura raggiunta dai componenti la miscela, in misura tale da permettere un completo ed uniforme rivestimento degli inerti con il legante; comunque esso non dovrà mai scendere al di sotto dei 25 secondi.

La temperatura degli aggregati all'atto della mescolazione dovrà essere compresa tra 170°C e 180°C, e quella del legante tra 150°C e 160°C, salvo diverse disposizioni della Direzione Lavori in rapporto al tipo di bitume impiegato.

Per la verifica delle suddette temperature, gli essiccatori, i serbatoi e le tramogge degli impianti dovranno essere muniti di termometri fissi perfettamente funzionanti e periodicamente tarati.

L'umidità degli aggregati all'uscita dell'essiccatore non dovrà di norma superare lo 0,5%.

### **Art. 4.3.6 STRATO DI USURA 0-4/0-5 IN CONGLOMERATO BITUMINOSO CHIUSO**

#### **a) Descrizione**

Lo strato di usura è costituito da un conglomerato bituminoso chiuso, cioè da una miscela molto ben graduata di pietrischetti, graniglie, sabbie e additivo minerale ("filler"), impastata con bitume a caldo, previo riscaldamento ed essiccazione degli aggregati, stesa in opera con idonea macchina vibrofinitrice e compattata adeguatamente.

Tutto l'aggregato grosso (pietrischetti e graniglie) dovrà essere costituito da materiale frantumato.

Anche l'aggregato fino (sabbia) dovrà essere costituito da materiale di frantoio.

#### **b) Materiali inerti**

Gli aggregati lapidei dovranno essere costituiti da elementi sani, duri, tenaci, esenti da polvere e da altri materiali estranei; essi dovranno comunque rispondere ai requisiti prescritti dalle norme Norme C.N.R. sui materiali stradali - fascicolo n.° 4/1953 - ("Norme per l'accettazione dei pietrischi, dei pietrischetti, delle graniglie, delle sabbie e degli additivi per costruzioni stradali"), e quelle sugli aggregati che stabiliscono i **"Criteri e requisiti di accettazione degli aggregati impiegati nelle sovrastrutture stradali"** CNR B.U. n.° 139/92.

#### **c) Aggregato grosso (frazione > 4 mm)**

L'aggregato grosso sarà costituito da una miscela di pietrischetti e graniglie - tutti provenienti da frantumazione di pietre, ciottoli o ghiaie di origine siliceo-calcareo, basaltica, porfirica o scorie di acciaieria - che dovrà rispondere ai seguenti requisiti:

- contenuto di rocce tenere, alterate o scistose secondo la norma CNR B.U. n.° 104/84, non superiore all'1 %;
- contenuto di rocce degradabili, secondo la norma CNR B.U. n.° 104/84, non superiore all'1 %;
- perdita in peso alla prova di abrasione Los Angeles (LA), secondo la norma CNR B.U. n.° 34/73, < del 20%\*;
- coefficiente di levigatezza accelerata secondo norma CNR B.U. n.° 140/92 C.L.A. > 0,45\*

**\* Nei casi in cui una delle due caratteristiche LA e CLA non corrispondano alle specifiche richieste il materiale deve rientrare nella presente specifica:**

- |                      |               |            |
|----------------------|---------------|------------|
| • per Los Angeles    | <20 %         | CLA > 0.40 |
| • per Los Angeles da | >20 e < 22 %  | CLA > 0.45 |
| • per Los Angeles da | > 22 e < 24 % | CLA > 0.50 |

- porosità dei granuli (p%), secondo la norma CNR B.U. n.° 65/78, < a 1,5%;
- tutto il materiale sarà proveniente dalla frantumazione di rocce lapidee;
- dimensione massima dei granuli 5 mm.;
- sensibilità al gelo (G), secondo la norma CNR B.U. n. 80/80, non superiore al 25% (in zone considerate soggette a gelo);
- passante al setaccio 0,075, secondo la norma CNR B.U. n.° 75/80, non superiore all'1 %;
- spoliazione in acqua a 40° C., secondo la norma CNR B.U. n. 138/92, non superiore al 4%; nel caso in cui la superficie spogliata risulti superiore al 4%, l'aggregato grosso potrà, a giudizio della Direzione Lavori, essere ugualmente accettato, purché, per la produzione della miscela bituminosa, venga fatto uso del dope di adesione e, in questo caso, l'aggregato grosso superi la prova;
- indice di appiattimento (Ia), secondo la norma CNR B.U. n.° 95/84, non superiore al 20%.

Per il prelievo dei campioni delle varie pezzature si seguirà la norma CNR B.U. n.° 93/1983.

#### **d) Aggregato fino (frazione < 4 mm)**

L'aggregato fino sarà costituito da una miscela di graniglie e sabbia frantumazione e dovrà rispondere ai seguenti requisiti:

- quantità di materiale proveniente dalla frantumazione di rocce lapidee 100% in peso;
- passante al setaccio 0,075, secondo la norma CNR B.U. n.° 75/80, non superiore al 2%;
- equivalente in sabbia (ES), secondo la norma CNR B.U. n.° 27/72, > 70%.

Per il prelievo dei campioni di sabbia si seguirà la norma CNR B.U. n.° 93/1983.

#### e) Additivo minerale “filler”

Il filler dovrà possedere le caratteristiche generali e rispondere ai seguenti requisiti:

- spoliazione in acqua della roccia di origine, secondo la norma CNR B.U. n.° 138/92, non superiore al 5%;
- tutto il materiale passante al setaccio da 0,18 mm., secondo la norma CNR B.U. n.° 23/71;
- passante al setaccio da 0,075 mm., secondo la norma CNR B.U. n.° 75/80, non inferiore all'80%
- materiale non plastico, secondo la norma CNR-UNI 10014

Per il prelievo dei campioni si seguirà la norma CNR B.U. n.° 93/1983.

#### f) Leganti bituminosi: bitume stradale semisolido, bitume modificato, emulsioni bituminose

In funzione delle caratteristiche degli strati sottostanti, delle condizioni di traffico e di quelle ambientali e stagionali, dovranno essere usati, a discrezione della Direzione Lavori, tipi di leganti aventi caratteristiche secondo il punto 1.2.1.5 e le prescrizioni della norma CNR vigente e secondo quanto previsto dalle tabelle n.° 1, n.° 2, n.° 3 e n.° 4 sopradescritte.

Il prelievo dei campioni di bitume dovrà avvenire conformità a quanto prescritto dalla norma CNR B.U. n.° 81/80

#### g) Miscele ottimali

La miscela da adottare per i materiali inerti dovrà presentare una curva granulometrica, secondo i metodi di analisi CNR B.U. n.° 23/71, ad andamento continuo, compresa entro i seguenti limiti dei fusi granulometrici corrispondenti nella tabella sotto riportata.

Serie crivelli e setacci U.N.I.	Passante: % in peso	Passante: % totale in peso
	Fuso tipo A	Fuso tipo B
Crivello 15	100	100
Crivello 10	100	100
Crivello 5	90	100
Setaccio 2	50	65
Setaccio 0,4	20	33
Setaccio 0,18	12	20
Setaccio 0,075	8	12

**Il fuso tipo "A" dovrà comprendere le curve per strati di usura con spessore compreso tra 4 e 6 cm.**

**Il fuso tipo "B" dovrà comprendere le curve per strati di usura dello spessore di 3 cm.**

In ogni caso secondo le indicazioni della D.L.

Nelle zone con prevalenti condizioni climatiche di pioggia e freddo, dovranno essere progettate e realizzate curve granulometriche di “tipo spezzata”, con l'obbligo che la percentuale di inerti compresa fra il passante al crivello 5 ed il trattenuto al setaccio 2 sia pari al 10% +/- 2%.

Per prevalenti condizioni di clima asciutto e caldo, si dovranno usare curve prossime al limite inferiore.

Le caratteristiche fisico-meccaniche saranno:

**I vuoti intergranulari nella miscela** degli inerti secchi costipata, secondo il metodo di prova CNR B.U. n.° 65/78, dovranno essere compresi **fra 15% e 20% in volume**.

**Il contenuto di bitume nell'impasto** dovrà essere compreso **fra 6% e 6,4% riferito al peso degli inerti** e dovrà comunque essere determinato come il minimo necessario e sufficiente per ottimizzare - secondo il metodo Marshall di progettazione degli impasti bituminosi per pavimentazioni stradali - le caratteristiche dell'impasto entro i limiti di seguito precisati:

- **elevatissima resistenza meccanica**, cioè capacità di sopportare le sollecitazioni statiche o dinamiche senza rotture o deformazioni permanenti;
- **la stabilità Marshall**, secondo la norma CNR B.U. n.° 30/73, determinate su n.° 4 provini costipati a 150° C. con 75 colpi su ciascuna faccia e condizionati a 60° C., dovrà essere la più elevata, possibile e comunque **> 1200 Kg**;
- **la resistenza a trazione indiretta (Rt)** a 25°C, secondo la norma, CNR B.V. n. 134/91, dovrà essere **> a 10 daN/cm<sup>2</sup>** (se richiesta);
- **idonea capacità portante**; la “rigidità Marshall”, cioè il rapporto fra la stabilità “S” e lo scorrimento Marshall “s” misurato in mm., dovrà comunque risultare **> a 350 Kg/mm**.
- **congruo riempimento parziale con bitume dei vuoti intergranulari** della miscela degli inerti costipata; la percentuale dei vuoti riempiti con bitume dovrà essere compresa **fra 75% e 85% in volume**
- **addensamento e compattezza idonei**; la “densità” (peso di volume) - determinata secondo la norma CNR B.U. n.° 40/73 - dei provini Marshall preparati secondo la norma CNR B.U. n.° 30/73, dovrà essere la più elevata possibile, compatibilmente con il contenuto di **vuoti residui** - determinato secondo la norma CNR B.U. n.° 39/73 - che dovrà essere compreso fra **3% e 6% in volume**.
- **sufficiente insensibilità al contatto prolungato con l'acqua**; la stabilità Marshall, secondo la norma CNR B.U. n.° 149/92, dovrà risultare pari almeno al **75% del valore** originale; in difetto, a discrezione della Direzione Lavori, l'impasto potrà essere ugualmente accettato purché il legante venga additivato con il dope di adesione e, in tal modo, l'impasto superi la prova.

Le carote o i tasselli indisturbati di impasto bituminoso prelevati dallo strato steso in opera, a compattazione ultimata, dovranno infine presentare in particolare le seguenti caratteristiche:

- **la “densità” (peso di volume)** - determinata secondo la succitata norma CNR - non dovrà essere inferiore al **97%** della “densità” dei provini Marshall;

- **il contenuto di vuoti residui** - determinato anch'esso secondo la norma- CNR - dovrà comunque risultare compreso fra 4% e 6% in volume.

#### **h) Produzione e confezione delle miscele.**

Il conglomerato di tutti i tipi sarà confezionato mediante impianti fissi di idonee caratteristiche tecniche, mantenuti sempre perfettamente funzionanti in ogni loro parte e debitamente autorizzati.

La produzione di ciascun impianto non dovrà essere spinta oltre la sua potenzialità per garantire il perfetto essiccamento, l'uniforme riscaldamento della miscela ed una perfetta vagliatura che assicuri una idonea riclassificazione delle singole classi degli aggregati; resta pertanto escluso l'uso dell'impianto a scarico diretto tipo "drum mixer".

L'impianto dovrà comunque garantire uniformità di produzione ed essere in grado di realizzare miscele del tutto rispondenti a quelle di progetto.

Il dosaggio dei componenti della miscela dovrà essere eseguito a peso mediante idonea apparecchiatura la cui efficienza dovrà essere costantemente controllata.

Ogni impianto dovrà assicurare il riscaldamento del bitume alla temperatura richiesta ed a viscosità uniforme fino al momento della miscelazione nonché il perfetto dosaggio sia del bitume che dell'additivo.

La zona destinata al deposito e stoccaggio degli inerti sarà preventivamente e convenientemente sistemata per evitare la presenza di sostanze argillose e ristagni di acqua che possano compromettere la pulizia degli aggregati.

Inoltre i cumuli delle diverse classi dovranno essere nettamente separati tra di loro e l'operazione di alimentazione nei predosatori eseguita con la massima cura.

Si farà uso di almeno 5 classi di aggregati con predosatori in numero corrispondente alle classi impiegate.

Il tempo di mescolazione effettivo sarà stabilito in funzione delle caratteristiche dell'impianto e dell'effettiva temperatura raggiunta dai componenti la miscela, in misura tale da permettere un completo ed uniforme rivestimento degli inerti con il legante; comunque esso non dovrà mai scendere al di sotto dei 25 secondi.

La temperatura degli aggregati all'atto della mescolazione dovrà essere compresa tra 170°C e 180°C, e quella del legante tra 150°C e 160°C, salvo diverse disposizioni della Direzione Lavori in rapporto al tipo di bitume impiegato.

Per la verifica delle suddette temperature, gli essiccatori, i serbatoi e le tramogge degli impianti dovranno essere muniti di termometri fissi perfettamente funzionanti e periodicamente tarati.

L'umidità degli aggregati all'uscita dell'essiccatore non dovrà di norma superare lo 0,5%.

### **Art. .4.4 MODALITA' ESECUTIVE**

#### **Art. .4.4.1 Produzione degli impasti delle miscele**

Gli impasti delle miscele dovranno essere preparati in un idoneo impianto di produzione con mescolamento a caldo, di potenzialità proporzionata all'entità complessiva del lavoro ed ai previsti tempi di esecuzione, preventivamente approvato dalla Direzione Lavori.

L'impianto di produzione dovrà essere munito di idonea serie di tramogge predosatrici, atte ad alimentare il cilindro essiccatore con le diverse classi granulometriche di aggregati in modo continuo ed uniforme secondo le proporzioni definite dalla composizione approvata.

L'impianto dovrà inoltre assicurare:

- la perfetta essiccazione degli aggregati e il loro riscaldamento alla temperatura d'impasto;
- la separazione della polvere dagli aggregati, che potrà essere reimpiegata nella miscela solo se approvato dalla Direzione Lavori;
- la limitazione dell'emissione di polvere e/o fumi nell'atmosfera, - secondo le leggi ed i regolamenti antinquinamento;
- il corretto dosaggio a volume e pesatura su nastro delle varie classi di aggregati per gli impianti a mescolazione continua tipo "Drum Mixer" per il riciclaggio dei conglomerati bituminosi.
- la riclassificazione degli aggregati mediante vagli vibranti e il corretto dosaggio a peso delle varie classi di aggregati riselezionati per gli impianti a mescolazione discontinua;
- lo stoccaggio dell'additivo minerale (filler), la sua uniforme alimentazione ed il suo corretto dosaggio a peso;
- lo stoccaggio del bitume in quantità adeguata alla capacità di produzione dell'impianto, il suo riscaldamento alla temperatura d'impasto ed il suo corretto dosaggio in proporzione al dosaggio complessivo degli inerti;
- la mescolazione completa ed uniforme degli inerti con legante;

L'impianto di mescolazione dovrà essere inoltre munito di termometri collegati all'uscita del cilindro essiccatore ed alle tramogge a caldo.

I serbatoi del bitume dovranno essere muniti di sistema di riscaldamento, di tipo adatto ad evitare surriscaldamenti locali, nonché di termostato e termometro.

I sistemi di dosaggio, i termometri ed il succitato termostato dovranno essere verificati di frequente, in modo che sia sempre assicurato il loro corretto funzionamento.

Le temperature di impasto, salvo diverse indicazione della Direzione lavori, dovranno essere normalmente le seguenti:

Temperatura del legante bituminoso	155 - 165° C.
Temperatura degli aggregati	170 - 180° C.
Temperatura filler	ambiente *

. NB - con l'uso di bitumi modificati le temperature possono essere aumentate di 10° C

(\*) L'additivo minerale deve essere asciutto.

L'ubicazione dell'impianto di produzione dovrà essere tale da consentire, in relazione alle distanze massime della posa in opera, il rispetto delle temperature prescritte per l'impasto e per la stesa.

#### **Art. .4.4.2 Trasporto del conglomerato bituminoso**

Tenuto presente che le temperature di produzione delle miscele non superano i 180° C. e quelle di stesa i 140° C., con la conseguente riduzione della lavorabilità della miscela, ne consegue che il trasporto del conglomerato, prodotto con leganti bituminosi normali o modificati, dall'impianto di confezione al cantiere di posa in opera, risulta essere molto delicato. Pertanto esso deve essere attuato unicamente mediante mezzi di trasporto efficienti, veloci e di adeguata capacità, dotati di cassone metallico ribaltabile e perfettamente pulito.

In tutte le stagioni e con climi freddi il cassone deve essere sempre coperto da idoneo sistema per evitare fenomeni di raffreddamento e di formazione di crostoni. Ove richiesto dalle distanze e/o dalle temperature esterne i mezzi di trasporto devono essere muniti di impianto di riscaldamento.

Le distanze dai cantieri di stesa non dovranno superare il raggio di 50 km tenendo in considerazione che il conglomerato prodotto perde circa 10°C all'ora.

#### **Art. .4.4.3 Stesa delle miscele in conglomerato bituminoso**

La stesa dell'impasto non dovrà essere eseguita quando le condizioni meteorologiche e a giudizio della Direzione Lavori, siano tali da non garantire la perfetta riuscita del lavoro, quando il piano di posa si presenti comunque sporco, umido e/o bagnato e quando la temperatura ambiente sia inferiore a 5°C.

Prima di procedere alla stesa dei conglomerati, su un vecchio strato in conglomerato bituminoso, si dovrà effettuare, mediante aria compressa, o idonei mezzi muniti di spazzole aspiranti, un'accurata pulizia del piano di posa.

Sulla superficie pulita ed asciutta si dovrà stendere una mano di ancoraggio mediante spruzzatura di emulsione bituminosa a rapida rottura, di tipo cationico ("acida") o altre, a seconda delle condizioni ambientali e stagionali, dosata in ragione di 0,3 - 0,8 kg/mq. di bitume reso, secondo le indicazioni della Direzione Lavori.

Tale operazione non serve nei casi si proceda alla costruzione di strati di pavimentazione su nuovo corpo stradale o su piani di fondazione ex novo.

La stesa dovrà essere eseguita con idonee macchine vibrofinitrici di tipo approvato dalla Direzione Lavori, in perfette condizioni d'uso.

Tali macchine potranno lavorare singolarmente o in coppia e potranno essere di tipo "cingolato" o, se di tipo normale, dovranno avanzare affiancate oppure sfalsate ma vicine, in modo da effettuare la stesa su tutta la larghezza della carreggiata evitando la formazione di "giunti freddi" longitudinali.

Le stesse dovranno essere dotate di automatismi di autolivellamento (meccanici, ottici, elettronici, laser, ecc.) in perfetto stato di efficienza idonee per assicurare che la stesa dell'impasto venga eseguita in modo tale che la superficie finale dello strato risulti perfettamente piana e sagomata e conforme ai profili ed alle pendenze stabiliti dal progetto.

La temperatura del conglomerato bituminoso all'atto della stesa, temperatura controllata immediatamente dietro la finitrice, deve risultare in ogni momento **non inferiore a 140° C. e generalmente compresa tra i 135 e 145° C.**

La velocità di avanzamento delle vibrofinitrici non deve superare 4 m./min. per i drenanti e gli splittmastix, e 6 m./min. per i conglomerati normali e modificati.

Nella stesa si deve porre la massima cura nella formazione dei giunti longitudinali e trasversali.

A tal fine deve essere privilegiato l'impiego di macchine di tipo gemellato quando la tipologia del cantiere lo consente.

Se, di contro, si impiegano tipi normali di vibrofinitrici queste dovranno avanzare in coppia affiancate, oppure sfalsate ma vicine, in modo da effettuare la stesa su tutta la larghezza della carreggiata evitando la formazione di giunti freddi longitudinali.

Ove non sia possibile affiancare una strisciata alla precedente con l'impiego di due macchine, si potrà procedere alla posa in opera mediante una sola vibrofinitrice.

Per assicurare la saldatura alla striscia successiva, il bordo della striscia già realizzata dovrà essere trattato con emulsione bituminosa acida per mano d'attacco.

In alternativa si potrà riscaldare contemporaneamente, con apposito apparecchio a raggi infrarossi, il bordo della striscia adiacente già stesa curando particolarmente il costipamento e la sigillatura del giunto longitudinale tra due strisce.

Comunque tale giunto non dovrà trovarsi in corrispondenza con quello di stese sovrastanti o sottostanti ma dovrà essere sfalsato di non meno di 200 mm. Non deve però mai cadere in corrispondenza delle 2 fasce della corsia di marcia dei veicoli pesanti.

Ove il bordo della striscia risulti danneggiato o arrotondato si procederà, con apposito utensile, al suo taglio verticale.

Se lo spessore dello strato di base non può essere realizzato con una sola passata, prima di procedere alla strisciata soprastante, da sovrapporsi nel più breve tempo possibile, si dovrà essere sicuri della perfetta pulizia della superficie dello strato con aria compressa o idonei mezzi aspiranti.

Sulla superficie così pulita si dovrà applicare una leggera mano d'ancoraggio mediante spruzzatura di emulsione bituminosa a rapida rottura di tipo cationico (acida) o altre, dosata in ragione di 0,5/1 kg./mq. su indicazione della D.L.

Tale giunto longitudinale non dovrà comunque trovarsi in corrispondenza con quello dello strato sottostante o soprastante, ma dovrà essere sfalsato di almeno 20 cm.

**La posa in opera deve realizzare uno strato finito perfettamente sagomato, privo di irregolarità dei profili, di sgranamenti, di fessurazioni, esente da difetti dovuti a segregazione degli elementi lapidei e disuniformità di precostipamento.**

**Gli strati compromessi dovranno essere immediatamente riportati e quindi ricostruiti a carico dell'impresa esecutrice.**

#### **Art. .4.4.4 Compattazione delle miscele**

Tenuto conto dell'influenza che un buon costipamento riveste sulla stabilità e durabilità dello strato finito, per evitare cadute di temperatura esso deve essere immediatamente consecutivo alla stesa affinché la temperatura del conglomerato bituminoso non scenda sotto i 135° C.

La compattazione mediante rullatura del conglomerato deve perciò iniziare appena questo ultimo viene steso dalla vibrofinitrice e deve essere condotto a termine senza interruzioni; di conseguenza il rullo deve seguire la finitrice il più appresso possibile, evitando però ogni indebito scorrimento dell'impasto sotto le ruote del rullo stesso.

Allo stesso scopo di compattare l'impasto senza spostarlo, i rulli dovranno essere orientati in modo da rivolgere le ruote motrici verso la finitrice.

La compattazione dell'impasto steso sarà effettuata con idonei rulli metallici vibranti a rapida inversione di marcia, possibilmente integrati da un rullo semovente a ruote gommate e/o rulli misti (metallici e gommati).

Pertanto la rullatura deve essere realizzata unicamente con un rullo ( o treno composto da rulli) tutti a rapida inversione di marcia di tipo gommato, e/o misto (metallici - gommati, vibranti) seguiti da rulli - tandem a ruote metalliche per la finitura dello strato.

Il tipo, il peso ed il numero di rulli, proposti dall'impresa in relazione al sistema, alla capacità di stesa ed allo spessore dello strato da costipare, dovranno riscuotere l'approvazione scritta della D.L.

Inizialmente si procederà a costipare il giunto longitudinale con la striscia precedentemente stesa; si passerà quindi a rullare il lato opposto della nuova striscia, procedendo poi gradatamente verso il centro e tornando infine sul giunto longitudinale.

Questa operazione andrà ripetuta per ciascun rullo adoperato finché l'impasto non mostra più alcun assestamento al passaggio del rullo; per contro l'operazione dovrà essere interrotta se si manifesta una tendenza al dislocamento e cattiva finitura dell'impasto per temperatura troppo elevata o alla fessurazione per temperatura troppo bassa.

Nelle superfici della sagoma stradale inclinate trasversalmente (raccordi) il costipamento va eseguito partendo dalla quota più bassa e terminando con quella più alta.

Nelle curve sopraelevate il costipamento andrà sempre eseguito iniziando sulla parte bassa e terminando su quella alta.

Ogni passaggio del rullo dovrà essere sovrapposto per circa metà larghezza al passaggio precedente e le inversioni di marcia, in prossimità della vibrofinitrice, dovranno essere tutte sfalsate fra loro; gli spostamenti trasversali del rullo da un passaggio all'altro dovranno essere effettuati diagonalmente ad una sufficiente distanza dalla finitrice.

**Allo scopo di impedire la formazione di impronte permanenti, si dovrà assolutamente evitare che i rulli vengano arrestati sullo strato ancora caldo.**

Il grado di costipamento deve conseguire il prescritto addensamento in tutto lo spessore dello strato ed in ogni suo punto senza fessurazioni e scorrimenti dello strato appena steso, e deve assicurare l'adeguata finitura e sagomatura della superficie. A compattazione ultimata la "densità" (peso di volume) di ciascuno strato non dovrà essere inferiore al 97% della "densità" dei rispettivi provini Marshall di riferimento; il contenuto di vuoti residui dell'impasto in opera dovrà risultare compreso entro i limiti prescritti per ciascuno strato.

Le superfici finite dei diversi strati dovranno presentare le quote previste dal progetto ed essere esenti da ondulazioni o avvallamenti. Non saranno ammessi scostamenti dalle quote e dalla sagoma di progetto superiori ai seguenti valori limite (misurati con regolo da 4 metri):

	<b>Base</b>	<b>Binder</b>	<b>Usura</b>
- <b>dalle quote di progetto, max. mm.</b>	<b>8</b>	<b>5</b>	<b>4</b>
- <b>dalla sagoma di progetto, max. mm.</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>3</b>

Il controllo degli spessori a mezzo carotaggi, sarà effettuato almeno ogni 2.000 mq. per ciascuno strato.

Eventuali spessori minori di quelli stabiliti saranno recuperati, se rientranti nelle tolleranze di cui sopra e salvo approvazione della Direzione Lavori, dovrà essere ugualmente verificata la resistenza di attrito radente (antisdruciolevolezza) con l'apparecchio e/o le attrezzature, con le modalità prescritti in capitolato.

#### **Art. .4.5 TRATTAMENTI SUPERFICIALI**

##### **Art. .4.5.1 Generalità**

Immediatamente prima di dare inizio ai trattamenti superficiali di prima o di seconda mano, l'Impresa delimiterà i bordi del trattamento con un cordolo in sabbia onde ottenere i trattamenti stessi profilati ai margini.

Ultimato il trattamento resta a carico dell'Impresa l'ulteriore profilatura mediante asportazione con idonei attrezzi delle materie esuberanti e colmatura delle parti mancanti col pietrischetto bituminoso.

##### **Art. .4.5.2 Trattamento con emulsione a freddo.**

Preparata la superficie da trattare, si procederà all'applicazione dell'emulsione bituminosa al 55%, in ragione, di norma, di Kg 3 per metro quadrato.

Tale quantitativo dovrà essere applicato in due tempi.

In un primo tempo sulla superficie della massicciata dovranno essere sparsi Kg 2 di emulsione bituminosa e dmc. 12 di graniglia da mm. 10 a mm. 15 per ogni metro quadrato.

In un secondo tempo, che potrà aver luogo immediatamente dopo, verrà sparso sulla superficie precedente il residuo di Kg 1 di emulsione bituminosa e dmc. 8 di graniglia da mm 5 a mm. 10 per ogni metro quadrato.

Allo spargimento della graniglia seguirà una leggera rullatura, da eseguirsi preferibilmente con rullo compressore a tandem, per ottenere la buona penetrazione della graniglia negli interstizi superficiali della massicciata.



Lo spargimento dell'emulsione dovrà essere eseguito con spanditrici a pressione che garantiscano l'esatta ed uniforme distribuzione, sulla superficie trattata, del quantitativo di emulsione prescritto per ogni metro quadrato di superficie nonché, per la prima applicazione, la buona penetrazione nel secondo strato della massicciata fino a raggiungere la superficie del primo, sì da assicurare il legamento dei due strati.

Lo spandimento della graniglia o materiale di riempimento dovrà essere fatto con adatte macchine che assicurino una distribuzione uniforme.

Per il controllo della qualità del materiale impiegato si preleveranno i campioni con le modalità stabilite precedentemente.

Indipendentemente da quanto possa risultare dalle prove di laboratorio e dal preventivo benessere da parte della Direzione dei Lavori sulle forniture delle emulsioni, l'Impresa resta sempre contrattualmente obbligata a rifare tutte quelle applicazioni che, dopo la loro esecuzione, non abbiano dato soddisfacenti risultati, e che sotto l'azione delle piogge abbiano dato segni di rammollimento, stemperamento o si siano dimostrate soggette a facile asportazione mettendo a nudo la sottostante massicciata.

#### **Art. 4.5.3 Trattamento con bitume a caldo**

Il trattamento con bitume a caldo, su pavimentazioni bitumate, sarà fatto utilizzando almeno 1 Kg./mq.2 di bitume, dopo una accurata ripulitura, fatta esclusivamente a secco, della pavimentazione esistente.

Gli eventuali rappezzi che si rendessero necessari, saranno eseguiti con la stessa tecnica a cura e spese dell'Impresa. L'applicazione di bitume a caldo sarà eseguita sul piano viabile perfettamente asciutto ed in periodo di caldo secco. Ciò implica che i mesi più favorevoli sono quelli da maggio a settembre e che in caso di pioggia il lavoro si debba sospendere.

Il bitume sarà riscaldato a temperatura fra 160° C. e 180° C. entro adatte caldaie che permettono il controllo della temperatura stessa.

L'applicazione dovrà essere fatta mediante spanditrice a pressione in modo tale da garantire l'esatta distribuzione con perfetta uniformità su ogni metro quadrato del quantitativo di bitume prescritto.

Con tale applicazione, debitamente ed immediatamente ricoperta di graniglia di pezzatura corrispondente per circa il 70% alle massime dimensioni prescritte ed in quantità di circa m 1,20 per 100 mq., dovrà costituirsi il manto per la copertura degli elementi pietrosi della massicciata precedentemente trattata con emulsione bituminosa.

Allo spandimento della graniglia seguirà una prima rullatura con rullo leggero e successivamente altra rullatura con rullo di medio tonnello, non superiore alle t. 14, in modo da ottenere la buona penetrazione del materiale nel bitume.

Per il controllo della qualità del materiale impiegato, si preleveranno i campioni con le modalità prescritte.

Verificandosi in seguito affioramenti di bitume ancora molle, l'Impresa provvederà, senza ulteriore compenso, allo spandimento della conveniente quantità di graniglia nelle zone che lo richiedano, procurando che essa abbia ad incorporarsi nel bitume a mezzo di adatta rullatura leggera, in modo da saturarla completamente.

L'Impresa sarà obbligata a rifare, a sua cura, tutte quelle parti della pavimentazione che per cause qualsiasi dessero indizio di cattiva o mediocre riuscita e cioè presentassero accentuate deformazioni della sagoma stradale, ovvero ripetute abrasioni superficiali non giustificate dalla natura e dalla intensità del traffico.

L'Ente si riserva la facoltà di variare le modalità esecutive di applicazione del bitume a caldo, senza che per questo l'Appaltatore possa sollevare eccezioni. ed avanzare particolari richieste di compensi.

Tanto nei trattamenti di prima mano con emulsione bituminosa, quanto in quelli di seconda mano con bitume a caldo, l'Impresa è obbligata a riportare sul bordo strada la graniglia eventualmente non incorporata. Quella che decisamente non può essere assorbita andrà raccolta e depositata nelle piazzole, rimanendo di proprietà dell'Amministrazione.

Gli oneri di cui sopra sono compresi e compensati nei prezzi di Elenco e pertanto nessun maggior compenso spetta all'Impresa per tale titolo.

#### **Art. 4.5.4 Trattamento a caldo con bitume liquido.**

Il bitume liquido da impiegare per esecuzione di trattamenti dovrà essere quello ottenuto con flussaggio di bitume a penetrazione 100 ÷ 120 e costituito, se di tipo 150/300 per almeno l' 80% da bitume, se di tipo 350/700 per almeno l'85% da bitume e per la restante parte, in ambedue i casi, da olio flussante.

I bitumi liquidi, da impiegarsi per l'esecuzione di trattamenti superficiali, dovranno avere le caratteristiche prescritte dal fascicolo n.° 7 delle norme del C.N.R del 1957.

Il tipo di bitume liquido da impiegarsi sarà prescritto dalla Direzione dei Lavori tenendo conto che per la temperatura ambiente superiore ai 15°C si dovrà dare la preferenza al bitume liquido 350/700, mentre invece con temperatura ambiente inferiore dovrà essere impiegato quello con viscosità 150/300.

In nessun caso si dovrà lavorare con temperature ambiente inferiori agli 8°C.

Con le consuete modalità si procederà al prelievo dei campioni prima dell'impiego, i quali verranno sottoposti all'analisi presso il Centro Sperimentale dell'ANAS di Cesano o presso altri Laboratori Fiduciari.

Il lavoro di trattamento dovrà essere predisposto su metà strada per volta, onde non interrompere la continuità del traffico e la buona riuscita del lavoro.

Il vecchio manto bituminoso dovrà essere sottoposto ad una accurata operazione di depolverizzazione e raschiatura della superficie, mediante spazzoloni, scope metalliche e raschietti.

Così preparata, la strada, la tratta da sottoporre a trattamento sarà delimitata lungo l'asse stradale per l'esecuzione a metà carreggiata per volta e poi, in modo uniforme, sarà distribuito sulla superficie, con distribuzione a pressione, il bitume liquido nella quantità media di 1 Kg/mq. previo suo riscaldamento a temperatura tra i 100° C. e 110° C. entro adatti apparecchi che permettano il controllo della temperatura stessa.

La distribuzione del bitume dovrà avvenire con perfetta uniformità su ogni metro quadrato nel quantitativo di bitume prescritto.

Dovranno evitarsi in modo assoluto le chiazze e gli eccessi di bitume, rimanendo stabilito che le aree così trattate dovranno essere raschiate e sottoposte a nuovo trattamento a totale spesa dell'Impresa.

Immediatamente dopo lo spandimento del bitume, la superficie stradale dovrà essere ricoperta con pietrischetto in ragione di litri 20 per metro quadrato, di cui litri 17 dovranno essere di pezzatura rigorosa da mm 16 a mm 18 e litri 3 di graniglia da mm 2 a mm 4.

Pertanto, i depositi ispettivi di pietrischetto e di graniglia su strada, dovranno essere fatti a cumuli alternati rispondenti singolarmente alle diverse pezzature e nei volumi rispondenti ai quantitativi fissati. I quantitativi di pietrischetto e di graniglia così ammanniti verranno controllati con apposite misurazioni da eseguirsi prima dell'inizio della bitumatura.

Il pietrischetto della pezzatura più grossa verrà sparso uniformemente sulla superficie bitumata ed in modo che gli elementi siano fra di loro a stretto contatto.

Dopo pochi passaggi di rullo pesante si procederà al congruimento delle eventuali irregolarità di sparsa del pietrischetto suddetto, facendo le opportune integrazioni e, quindi, si procederà allo spargimento della graniglia minuta ad intasamento dei vuoti rimasti fra gli elementi del pietrischetto precedentemente sparso.

Allo spandimento completo del pietrischetto e della graniglia seguirà la rullatura con rullo pesante, in modo da ottenere la buona penetrazione del materiale nel bitume.

Si dovrà aver cura che il pietrischetto e la graniglia, all'atto dello spargimento, siano bene asciutti ed in precedenza riscaldati dal sole rimanendo vietato l'impiego di materiale umido.

I tratti sottoposti a trattamento dovranno rimanere chiusi al traffico per almeno 18 ore e, quindi, la bitumatura dovrà essere eseguita su strisce di metà strada alternate alla lunghezza massima di m. 300.

A tal fine l'Impresa dovrà disporre un apposito servizio di guardiania diurna e notturna per il pilotaggio del traffico, del cui onere s'è tenuto largamente conto nella determinazione del prezzo unitario.

L'Impresa provvederà a sua cura e spese all'apposizione di cartelli di segnalazione, cavalletti, ecc., occorrenti per la chiusura al traffico delle estese trattate.

Il pietrischetto, che risulterà non incorporato nel bitume, per nessun motivo potrà essere impiegato in trattamenti di altre estese di strada.

Infine l'Impresa provvederà, con i propri operai, alla esatta profilatura dei bordi della nuova pavimentazione, al ricollocamento in opera delle punteggiature marginali spostate dal compressore, nonché alla raschiatura ed eventuale pulitura di zanelle, di cordone, di marciapiedi, imbrattati durante l'esecuzione dei lavori, essendo tali oneri stati compresi nella determinazione dei prezzi di Elenco.

Si pattuisce che quelle aree di trattamento che in prosieguo di tempo risultassero difettose, ovvero prive di penetrazione di pietrischetto e di graniglia, saranno dall'Appaltatore sottoposte, a totale sua spesa, ad un nuovo ed analogo trattamento.

## **Art. 5. PROVVEDIMENTI TECNICO - AMMINISTRATIVI E PENALITÀ**

### **Art. 5.1 Disposizioni generali**

I risultati delle verifiche, delle analisi e delle prove raccolti nei controlli in corso d'opera o finali dovranno essere conformi ai requisiti richiesti per tutti i tipi di conglomerato bituminoso fornito e steso (a mq. o a peso) nelle presenti Norme e Prescrizioni tecniche.

Qualora ciò non avvenga, l'Impresa dovrà a sua cura e spese adottare i necessari provvedimenti, sostituendo i materiali in modo da ottenere il valore per tutti i requisiti.

Se i risultati delle successive verifiche e prove non rispondessero ai requisiti richiesti verranno applicati provvedimenti tecnico-contabili nei modi e nelle misure seguenti (ai sensi dell'art. 20 del Capitolato Generale di Appalto approvato con D.P.R. 16 luglio n.° 1063 e successive modificazioni e integrazioni).

Le verifiche e le prove che daranno esito negativo, e non risultano comunque conformi alle norme e prescrizioni tecniche, saranno ripetute su tre saggi, entro la zona del primo saggio: se si riscontrerà un nuovo saggio negativo o un solo valore che superi le tolleranze ammesse, ciò comporterà un declassamento con relative detrazioni che saranno effettuate sulle quantità di riferimento successivamente rapportate al numero dei saggi negativi (superficie o fornitura divisa per il numero di saggi e moltiplicata per il numero di saggi negativi) nelle misure di seguito precisate.

### **Art. 5.2 Detrazioni**

Se nell'analisi completa di una miscela stesa o fornita farà riscontro caratteristiche fisico-meccaniche che si scostano da quelle accettate con le prove preliminari, saranno operate le seguenti detrazioni:

**a) Per ogni punto percentuale di filler** (passante al setaccio UNI 0,075), che si scosta oltre la tolleranza ammessa di + 1 punto percentuale, o totalmente al di fuori del fuso, calcolata sul totale degli inerti, dalla curva, accettata con le prove preliminari, sarà operata una detrazione del 2% sul prezzo unitario del conglomerato fornito e/o posto in opera, da computare sulle quantità di riferimento attribuite ai saggi negativi.

**b) Per ogni punto percentuale di sabbia** (passante al setaccio UNI 5 mm), che si scosta oltre la tolleranza ammessa del  $\pm 3\%$  per la base, e del  $\pm 2\%$  per tutti gli altri tipi di conglomerato bituminoso, calcolata sul totale degli inerti, della curva accettata con le prove preliminari, sarà operata una detrazione dell'1% sul prezzo unitario del conglomerato fornito e/o posto in opera, da computare sulle quantità di riferimento attribuite ai saggi negativi.

**c) Per ogni punto percentuale ogni singola classe granulometrica oltre la sabbia** che si scosta oltre la tolleranza ammessa, del:  $\pm 5\%$  per il conglomerato bituminoso base,  $\pm 3\%$  per tutti gli altri tipi di conglomerato bituminoso, calcolata sul totale

degli inerti, dalla curva accettata con le prove preliminari sarà operata una detrazione del 2% sul prezzo del conglomerato fornito e posto in opera, da computare sulle quantità di riferimento attribuite ai saggi.

**d) Nel caso che la curva granulo metrica** esca dai valori limite del fuso di capitolato, la D.L. si riserva di ordinare l'allontanamento della miscela dal cantiere e il rifacimento dello strato già posato a spese dell'Impresa.

**e) La stabilità di Marshall a 60° C.**, verificata su provini confezionati con le miscele bituminose del cantiere non dovrà essere inferiore al 95% (limiti di tolleranza) della stabilità riscontrata sulla "miscela campione" e in nessun caso inferiore ai valori limiti: il mancato raggiungimento del valore minimo (limite) di stabilità Marshall comporterà l'allontanamento della miscela dal cantiere e il rifacimento dello strato già posato a spese dell'Impresa; per i valori di stabilità Marshall che risulteranno essere inferiori al 100% della stabilità riscontrata sulla "miscela campione" sarà invece operata la seguente detrazione: per ogni punto percentuale (1%) inferiore al 100% e fino al raggiungimento del valore limite, una detrazione del 2% sul prezzo unitario del conglomerato fornito e posto in opera, da computare sulle quantità di riferimento attribuite ai saggi negativi, come sopra specificata;

**f) Se la percentuale di bitume**, riscontrato sui campioni di una miscela bituminosa non rientra nelle tolleranze ammesse (tolleranze di  $\pm 0,3$  punti percentuali per base e  $\pm 0,2$  punti percentuali per tutti gli altri conglomerati bituminosi), sia in difetto sia in eccesso, sarà operata una detrazione per ogni 0,1 punto percentuale di scostamento pari al 2% del prezzo unitario del conglomerato bituminoso fornito e posto in opera, da computare sulla quantità di riferimento attribuita ai saggi negativi;

**g) Se il contenuto percentuale di vuoti residui**, riscontrati nei singoli strati di pavimentazione in opera su campioni di carote, esce dalle tolleranze ammesse nelle prescrizioni, per ogni percentuale (1%) che esce dai limiti, inferiori o superiori, sarà operata una detrazione pari al 2% del prezzo unitario del conglomerato fornito e posto in opera, da computare sulle quantità di riferimento attribuite ai saggi negativi, come sopra indicato;

**h) Per ogni 5% di spessore in meno oltre il 5% dello spessore di progetto**, o da quanto indicato dalla D.L., riscontrato sui singoli strati dei vari tipi di conglomerato bituminoso sarà operata una detrazione pari al 10% del rispettivo prezzo unitario del conglomerato fornito e posto in opera, da computare sulle quantità di riferimento attribuite ai saggi negativi, come sopra detto;

**i) Per gli strati di drenante** il mancato rispetto della tolleranza ammessa, **per la permeabilità** misurata sulla media delle prove effettuate, si procederà con una penalizzazione pari al 10% sul prezzo rispetto al valore di progetto per valori non accettabili la D.L. si riserva la facoltà di ordinare la rimozione e il rifacimento dello strato drenante da parte dell'impresa, senza che questo comporti ulteriori oneri a carico del Committente;

**l) Ogni avvallamento o scostamento superiore alle prescrizioni**, riscontrato sulla superficie dello strato di pavimentazione a diretto contatto con l'azione del traffico, comporterà la detrazione del 10% del prezzo di appalto del conglomerato fornito e posto in opera con un minimo di 10 (dieci) mq. di superficie o di 1.000 Kg di impasto a peso.

**m) In ogni caso qualora le deficienze riscontrate comportino gravi alterazioni sulla qualità e sicurezza delle pavimentazioni stradali finite**, la Direzione Lavori si riserva la facoltà di ordinare la rimozione e il rifacimento delle zone non a regola d'arte a totale carico dell'Impresa.

**Nessun compenso spetterà all'Impresa per maggiori forniture, prestazioni o lavori che non siano quelli contrattuali e/o ordinati per iscritto dalla Direzione Lavori, se pur causati da imperizia, accidentalità o comodità di esecuzione, anche se dalle circostanze dovessero derivare vantaggi al Committente.**

Eventuali lavori di rifacimento, apportati dall'Impresa nel periodo in cui Le compete la manutenzione, ossia fra l'ultimazione dei lavori e il collaudo, non potranno superare il quinto dell'intera superficie.

In caso contrario e in tutti quei casi in cui i risultati delle successive ispezioni o prove, non rispondessero ancora (dopo aver adottato i necessari accorgimenti, modificazioni e sostituzioni), ai requisiti, verranno applicate penali e verranno adottati provvedimenti tecnici e amministrativi, a carico dell'Impresa, come previsto dalle vigenti Leggi sui Lavori Pubblici.

### **Art. .5.3 Penali per non corrispondenza delle quantità di conglomerato bituminoso**

La Stazione Affidataria si riserva la possibilità di procedere a campione al controllo della congruità della quantità di materiale riportata nelle bolle di accompagnamento, mediante pesatura dei mezzi in appositi impianti o pese pubbliche, senza che l'appaltatore possa accampare pretese per oneri relativi ai tempi tecnici necessari.

Nel caso di non corrispondenza tra quanto riportato nella bolla di accompagnamento e quanto rilevato dal personale addetto al controllo, appositamente incaricato dalla Direzione Lavori, si applicheranno le seguenti sanzioni:

- per differenze fino al 2% del peso in meno del conglomerato, nessuna sanzione, salvo la contabilizzazione della pesatura minore;
- per differenze negativa tra il 2% e il 10% del peso del conglomerato, sanzione forfettaria di 1.000 Euro, oltre alla contabilizzazione della pesatura minore;
- per differenza negativa oltre il 10% del peso del conglomerato, sanzione forfettaria di 2.000 Euro, oltre alla contabilizzazione della pesatura minore.

## **Art. 6. SPECIFICA DI CONTROLLO**

### **Art. .6.1 Disposizioni generali**

La seguente specifica si applica ai vari tipi di strati costituenti la struttura e la pavimentazione costituenti l'infrastruttura stradale secondo gli articoli precedentemente esaminati.

La documentazione di riferimento comprende tutta quella contrattuale e, più specificatamente, quella di progetto quale disegni, specifiche tecniche, ecc.; sono altresì comprese tutte le norme tecniche vigenti in materia.

L'Impresa per poter essere autorizzata ad impiegare i vari tipi di materiali (misti lapidei, bitumi, cementi, etc) prescritti dalle presenti Norme Tecniche, dovrà esibire, prima dell'impiego, alla D.L., i relativi Studi e/o Certificati di Qualità rilasciati da un Laboratorio Fiduciario.

Tali certificati dovranno contenere tutti i dati relativi alla provenienza e alla individuazione dei singoli materiali o loro composizione, agli impianti o luoghi di produzione, nonché i dati risultanti dalle prove di laboratorio atte ad accertare i valori caratteristici richiesti per le varie categorie di lavoro o di fornitura in un rapporto a dosaggi e composizioni proposte.

I certificati che dovranno essere esibiti tanto se i materiali sono prodotti direttamente, quanto se prelevati da impianti, da cave, da stabilimenti anche se gestiti da terzi, avranno una validità biennale.

I certificati dovranno comunque essere rinnovati ogni qual volta risultino incompleti o si verifichi una variazione delle caratteristiche dei materiali, delle miscele o degli impianti di produzione.

La procedura delle prove di seguito specificata, deve ritenersi come minima e dovrà essere infittita in ragione della discontinuità granulometrica dei materiali portati a rilevato e della variabilità nelle procedure di compattazione.

L'Impresa è obbligata comunque ad organizzare per proprio conto, con personale qualificato ed attrezzature adeguate, approvate dalla D.L., un laboratorio di cantiere in cui si procederà ad effettuare tutti gli ulteriori accertamenti di routine ritenuti necessari dalla D.L., per la caratterizzazione e l'impiego dei materiali.

### **Art. .6.2 Controllo dei requisiti di accettazione**

L'appaltatore dovrà fare eseguire presso un laboratorio di fiducia della D.L. le necessarie prove preliminari sperimentali sui campioni dei materiali inerti, terre e aggregati impiegati nella costruzione delle strutture e delle pavimentazioni stradali, e dei leganti bituminosi, per la relativa accettazione (vedi tabelle per tipi e frequenza prove).

Dovrà inoltre presentare lo studio ottimale e precisare la formulazione degli impasti bituminosi che intende impiegare comprovando con idonea documentazione di laboratorio la rispondenza della composizione e delle caratteristiche degli impasti rispetto alle prescrizioni di capitolato e, in particolare, i risultati dello studio di ottimizzazione di ciascun impasto effettuato variando il tipo di additivo minerale, da scegliere su proposta dell'appaltatore e salvo approvazione della Direzione Lavori, fra quelli prescritti in capitolato - e, per ogni tipo, variando la percentuale di bitume entro i limiti di capitolato e secondo le modalità indicate nel metodo Marshall di progettazione degli impasti.

La Direzione Lavori si riserva di approvare la composizione ed i risultati della caratterizzazione esibiti, ovvero di richiedere la variazione di alcuni elementi e/o l'esecuzione di nuove prove di laboratorio.

L'approvazione non ridurrà comunque la responsabilità dell'appaltatore relativa al raggiungimento dei requisiti finali dei conglomerati bituminosi in opera.

Una volta approvata la composizione proposta, l'appaltatore dovrà attenersi rigorosamente.

Non saranno ammesse variazioni occasionali di  $\pm 5\%$  sulla percentuale in peso di aggregato grosso,  $\pm 3\%$  sulla percentuale di aggregato fino e  $\pm 1\%$  sulla percentuale di additivo minerale (filler), rispetto ai valori rispettivamente definiti dalla granulometria approvata.

Per il contenuto di bitume non saranno ammessi scostamenti occasionali maggiori di  $\pm 0,3\%$  rispetto alla percentuale in peso stabilità.

### **Art. .6.3 Controllo del prodotto finito e della sua posa in opera**

A richiesta del Committente e della D.L. e in relazione alle necessità in relazione alla tipologia ed estensione del cantiere di lavoro, l'appaltatore dovrà disporre in cantiere di un laboratorio con personale addestrato, per i propri controlli giornalieri della produzione e della posa in opera dei conglomerati bituminosi.

Il laboratorio potrà essere anche mobile se ben attrezzato.

Tale laboratorio sarà anche a disposizione della Direzione Lavori, che potrà richiedere e/o effettuare le prove con frequenze a propria discrezione.

In alternativa, sarà la D.L. a indicare il laboratorio di sua fiducia onde far eseguire tutta la serie di prove minime come sotto elencato:

- a) verifica della granulometria delle varie classi granulo metriche di aggregati campionate sia dagli autocarri in fornitura o dai cumuli stoccati a piazzale, sia dai predosatori o dalle tramogge a caldo dell'impianto di mescolamento;
- b) verifica delle principali caratteristiche fisiche (penetrazione, punto di rammollimento P.A., Fraass, viscosità) del legante bituminoso prelevato dalle autocisteme in fornitura o dai serbatoi di stoccaggio dell'impianto;
- c) verifica della composizione dell'impasto del conglomerato bituminoso prelevato all'uscita del mescolatore e/o alla stesa: "estrazione" e determinazione del contenuto di legante, secondo la norma CNR B.U. n.° 38/73; analisi granulo metrica della miscela degli inerti estratta;
- d) verifica della stabilità e dello scorrimento Marshall e della resistenza a trazione indiretta dell'impasto prelevato come sopra e costipato in laboratorio;
- e) verifica della "densità" (peso di volume) e del contenuto di vuoti residui dell'impasto prelevato come sopra e costipato in laboratorio (provini Marshall);
- f) verifica della composizione di campioni di carote prelevati dallo strato finito (voce C);
- g) verifica della "densità" e del contenuto di vuoti residui di carote indisturbate prelevate dallo strato finito;
- h) verifica delle caratteristiche superficiali degli strati finiti (ove prescritto).

Il laboratorio che opererà in cantiere dovrà essere pertanto attrezzato con le seguenti apparecchiature:

- una serie di crivelli UNI e setacci ASTM con bossolo in ottone, diametro minimo 200 mm, più un fondo ed un coperchio per analisi granulometrica aggregati;
- un vibrovaglio meccanico o elettromagnetico;
- una bilancia tecnica, portata 10 kg. sensibilità 0,5 g.;

- una stufa di essiccazione con regolazione termostatica della temperature fino a 200°C;
- un apparecchio per la prove di penetrazione sui bitumi;
- un apparecchio per la prove del punto di ramollimento P .A. sui bitumi
- un apparecchio Fraass;
- un viscosimetro rotazionale;
- due estrattori a testa fredda a caduta, capacità almeno 1 kg ciascuno, corredato con apparecchio di riscaldamento atto a consentire la regolazione della temperature, per la separazione del bitume dall'impasto;
- una centrifuga con velocità di centrifugazione regolabile non inferiore a 3.000 giri/l', capacità almeno 200 g., per separare il filler passato nella soluzione bituminosa ottenuta dall'estrattore di cui al punto precedente;
- una bilancia tecnica di precisione, portata 5 kg., sensibilità 0,01 g., per le pesate relative alla determinazione della quantità di filler passato nella soluzione bituminosa e del bitume;
- una serie di almeno quattro fornelle Marshall, con basi e collari di prolunga;
- un apparecchio contenitore delle fornelle e relativo piedistallo di appoggio;
- un apparecchio costipatore meccanico per la preparazione dei provini Marshall;
- una pressa Marshall, completa di anello dinamometrico, o celle di carico elettroniche, due semiteste (ganasce) di rottura, indicatori a quadrante per la misura della stabilità e dello scorrimento e di quanto necessario per la determinazione della resistenza a trazione indiretta;
- un bagno d'acqua munito di apparecchio di riscaldamento, con regolazione termostatica della temperature a 60° C. (prove Marshall) ed a 25° C. (prove di penetrazione);
- una fresa carotatrice con motore elettrico o a scoppio, con corone di ricambio d- 10-15 mm., per prelievo campioni dalla pavimentazione in opera;
- un rugosimetro portatile a pendolo "Skid Resistance Tester" ("British Portable Tester");
- termometri di vetro con scala estesa a non meno di 200° C., sensibilità almeno 1°C;
- termometri a disco con gambo metallico, con scala fino ad almeno 250° C., sensibilità almeno 1°C;
- diversi: carte filtro, idonei solventi, acqua distillata, recipienti metallici e di plastica, picnometro, provettoni graduati di vetro o plastica, guanti anticottature di gomma, cucchiai, spatole, ecc. ed ogni altro apparecchio o accessorio necessario o prescritto dalla Direzione Lavori.

In ogni caso la Direzione Lavori può far eseguire in ogni momento e per ogni evenienza tutti i prelievi - e le prove ritenute necessarie ed inviarle ad un proprio Laboratorio Fiduciario per far eseguire tutte le prove per verificare tutti i parametri previsti dalle presenti norme tecniche e secondo le norme vigenti CNR relative ai materiali e alle pavimentazioni stradali.

L'impresa appaltatrice in accordo con la D.L. potrà indicare un laboratorio di sua fiducia.

Tutti i campioni saranno prelevati in contraddittorio, controfirmati e inviati dalla stessa D.L. al Laboratorio Fiduciario.

Tutti i costi previsti e sostenuti per qualsiasi tipo e numero di prove, analisi, verifiche sono a carico dell'impresa appaltatrice e/o esecutrice dei lavori stradali.

#### **TABELLA RIASSUNTIV A DELLE PROVE PIU' COMUNI DA ESEGUIRE SU TERRE PER STABILIZZATI E MISTI CEMENTATI E SU LAVORI FINITI**

<b>Tipo di prova</b>	<b>Frequenza</b>	<b>Norma di prova</b>
Classificazione terre fondazioni	2000 mc. di strato omogeneo	CNR UNI 10006-63
Costipamento Fondazioni	2000 mc. di strato omogeneo	AASHO modificato CNR BU 69-78
Indice portanza CBR fondazioni	2000 mc. di strato omogeneo	CNR BU 10009-64
Prova piastra strati fondazioni	1000 mq. di strato omogeneo	CNR BU 146-92 SNV 630317a
Densità in sito strati Fondazioni	1000 mq. di strato omogeneo	CNR BU 22-72

#### **TABELLA RIASSUNTIVA DELLE PROVE PIU' COMUNI DA ESEGUIRE SUI CONGLOMERATI BITUMINOSI E PAVIMENTAZIONI FINITE**

<b>Tipo di prova</b>	<b>Frequenza</b>	<b>Norma di prova</b>
Prove varie su aggregati	1^ accettazione	CNR-BU 139-92
Prove varie sui bitumi	1^ accettazione	varie della serie CNR
Studio formulazione miscele e caratteristiche Marshall	prima di eseguire i lavori	Metodo Marshall
1 - Analisi granulometrica	Giornaliera per strato omogeneo	CNR-BU 23-71
2 - Contenuto di legante	Giornaliera per strato omogeneo	CNR-BU 38-73
3 - Stabilità e scorrimento	Giornaliera per strato omogeneo	CNR- BU 30-73
4 - % vuoti e densità	Giornaliera per strato omogeneo	CNR BU 39-73
5 - bitume: penetrazione palla-anello	1 volta alla settimana	CNR-BU 24-71 CNR-BU 35-73
6 - carote d = 15 cm	ogni 2.000 mq.	spessore
7- % vuoti in opera e densità	ogni 2.000 mq.	CNR-BU 39-73
8 - Eventuali prove come punti 1 e 2	ogni 2.000 mq	CNR-BU 23-71 CNR-BU 38-73

**NB - la frequenza delle prove come da tabelle sopra elencate sono solo una indicazione minima, pertanto la D.L. può far eseguire in ogni momento tutte le prove, analisi, verifiche che ritiene necessarie.**

## **Art. 7. ONERI COMPRESI NEI PREZZI**

I prezzi comprendono, oltre agli oneri precisati nei precedenti articoli delle lavorazioni, dei materiali e quanto previsto negli allegati amministrativi:

- studio della miscela ottimale o presentazione di relazione delle caratteristiche non anteriore a tre mesi;
- dove necessario e previsto la fresatura del materiale da asportare e relativa pulizia e aspirazione del piano di posa, con idonei mezzi aspiranti;
- carico e trasporto a discarica, scelta a cura e spese dell'Impresa del materiale di risulta, o dello stesso in luoghi indicati dalla Direzione Lavori. In questo caso sarà a carico dell'Impresa la sistemazione del materiale stesso secondo le modalità prescritte dalla D.L.;
- fornitura e stesa dello strato di ancoraggio o mano d'attacco con emulsione;
- fornitura, stesa e compattazione del conglomerato bituminoso;
- fornitura, posa e custodia con guardiania diurna e notturna, anche festiva o nei giorni non lavorativi, della idonea e regolamentare segnaletica di cantiere;
- la eventuale installazione di un laboratorio fisso o mobile e tutte le spese previste per tutti i tipi di controlli, prove, analisi, verifiche, indagini necessarie per l'esecuzione delle lavorazioni, lo sviluppo del cantiere fino alle operazioni di collaudo finale;
- tutte le spese ulteriori per prove di laboratorio, sia in cantiere che presso i laboratori fiduciari stabiliti dalla D.L. nonché per le eventuali misurazioni di permeabilità, di aderenza (S.C.R.I.M.), o Skid test, o HS (altezza in sabbia), di regolarità superficiale (I.R.I.), e di fonoassorbimento.

## **Art. 8. PAVIMENTAZIONI DIVERSE**

Per l'eventuale esecuzione di pavimentazioni di tipo diverso da quelle sopra specificate, e per le quali non si ritiene necessaria una descrizione particolareggiata, l'impresa sarà tenuta ad eseguire con materiali o tipi brevettati secondo i migliori procedimenti prescritti dalla tecnica per la loro costruzione, uniformandosi in ogni caso alle prescrizioni che saranno impartite dalla Direzione Lavori.

## **Art. 9. MANUFATTI IN CALCESTRUZZO semplice od armato di uso più comune**

### **Cordonate in cemento**

Le cordonate in cemento specifiche per la bordatura dei marciapiedi e aiuole spartitraffico con elementi di varia lunghezza, sia retti che curvi, a goccia per testata o per angoli, posate su qualsiasi tipo di pavimentazione o su terreno naturale preventivamente preparato e spianato, compresa la gettata di calcestruzzo a 200 Kg. di cemento per mc. di impasto sulle cavità degli elementi e negli interstizi all'interno della cordonatura per l'ancoraggio della stessa; la sigillatura dei giunti tra i vari elementi va eseguita con malta di puro cemento.

- a) **Pozzetti a struttura monolitica** per la raccolta delle acque stradali in calcestruzzo armato, vibrato, prefabbricato, con chiusura idraulica a sifone, delle dimensioni interne di cm. 40x40x80 e dello spessore di cm. 8, in opera su letto di sabbia; il ripristino della pavimentazione manomessa, la formazione delle pendenze in cunetta ed il trasporto a rifiuto dei materiali residui.
- b) **Anelli in calcestruzzo armato** da sovrapporre ai pozzetti di raccolta per la messa in quota delle caditoie delle dimensioni di base uguali a quelle dei pozzetti ed altezza di cm. 20, posti in opera, compresa la malta di giunzione.
- c) **Pozzetti d'ispezione.**

I pozzetti d'ispezione debbono essere costruiti in calcestruzzo a q.li 3,00 di cemento per mc. d'impasto e debbono avere dimensioni interne di cm. 80 / 120 ed altezza variabile in rapporto alla profondità del manufatto. Platea dello spessore di cm. 15, piedritti e soletta di cm. 20. Soletta armata atta a sopportare carichi di strade di 1° categoria e munita di un foro di cm. 50 x 50 ovvero 50 x 70 per la posa del chiusino in ghisa di analoghe dimensioni e del peso minimo di Kg. 150 ovvero Kg. 180. Il prezzo del manufatto comprende tutti gli oneri relativi allo scavo, alle demolizioni ecc. riportati al precedente punto d), nonché la fornitura e la posa in opera del chiusino in ghisa ed il raccordo con la pavimentazione esistente. L'altezza del vano viene misurata dal fondo fogna al soffitto della soletta.

## **Art. 10. CHIUSINI E CADITOIE IN GHISA**

### **Art. 11. Generalità**

La presente norma si riferisce alla fornitura e posa in opera dei dispositivi di coronamento e di chiusura delle camerette d'ispezione e dei pozzetti (chiusini e caditoie) che, con riferimento alla norma UNI EN 124, dovranno essere costituiti dai seguenti materiali:

#### **. CHIUSINI**

- a) ghisa a grafite lamellare;
- b) ghisa a grafite sferoidale;
- c) uno dei materiali di cui a) o b) in abbinamento con calcestruzzo.

#### **. GRIGLIE**

- a) ghisa a grafite lamellare;
- b) ghisa a grafite sferoidale.

I chiusini potranno essere di forma circolare, quadrata o rettangolare a scelta della Direzione Lavori.

L'apertura libera minima dovrà per qualsiasi classe di resistenza risultare non inferiore a quella corrispondente alle seguenti dimensioni (in mm):

- a) chiusini circolari da dia. 600;
- b) chiusini quadrati 600 x 600;
- c) chiusini rettangolari 500 x 700.

La scelta della classe dei dispositivi di coronamento e chiusura sarà individuata in riferimento alla norma UNI EN 124 - APPENDICE A con la precisazione che nelle sedi stradali dovranno sempre essere previsti chiusini della classe D 400 o superiore.

### **Art. .11.1 Caratteristiche dei materiali**

I materiali con cui i chiusini e le griglie verranno costruiti dovranno essere tra quelli sottoelencati:

- chiusini in ghisa grigia tipo G 20 - G 25 secondo UNI 5007;
- chiusini in ghisa sferoidale tipo GS 500-7 o GS 400-12 secondo UNI 4544.

Il calcestruzzo utilizzato per l'eventuale riempimento del coperchio dovrà essere di buona qualità e conforme alla composizione seguente:

Cemento Portland	= 400 kg/m <sup>3</sup>
Sabbia di fiume 0,3/5 mm	= 700 kg/m <sup>3</sup>
Ghiaia silicea 6/15 mm	= 1120 kg/m <sup>3</sup>

Il calcestruzzo dovrà avere una densità superiore a 2,4 t/m<sup>3</sup> e dovrà presentare, dopo una maturazione di 28 giorni, una resistenza alla compressione di almeno 450 kg/cm<sup>2</sup>, da verificarsi mediante appositi provini.

La posa del calcestruzzo nel coperchio del chiusino dovrà avvenire nello stabilimento di produzione.

Per quanto riguarda la classificazione, i materiali e i principi di costruzione e di prova, così come per la marcatura dei dispositivi di coronamento e di chiusura, si fa riferimento alla norma UNI EN 124.

Tutti i chiusini approvvigionati dovranno essere accompagnati da una dichiarazione della ditta fornitrice di rispondenza alle norme sopra citate, ferma restando la facoltà della Direzione Lavori di effettuare a spese dell'Appaltatore tutte le verifiche e collaudi che riterrà opportuni su n. 3 chiusini scelti nel lotto fornito. I chiusini saranno protetti sulla faccia inferiore con verniciature epossicattamose dello spessore di almeno 600 micron. Il tipo e la disposizione dei risalti superficiali dovrà essere approvato dalla Direzione Lavori. Per i chiusini dotati di guarnizioni circolari in poliesteri l'Appaltatore dovrà fornire anche guarnizioni di riserva per almeno il 20% dei chiusini forniti, considerando tale spesa compresa nei prezzi di elenco.

I chiusini quadrati o rettangolari dovranno essere del tipo a battuta piana con guide e sedi rettifiche a macchina e con telaio scomponibile collegato mediante bulloni, per garantire una perfetta aderenza del coperchio ed eliminare ogni vibrazione al passaggio dei carichi in transito.

L'assemblaggio del chiusino e del telaio e le eventuali ulteriori rettifiche dovranno essere provate in officina prima della consegna.

Per i chiusini circolari torniti la superficie di appoggio fra tampone e telaio dovrà risultare con tolleranza massima di 0,2 mm.

### **Art. .11.2 Posa in opera**

Il coperchio, il telaio e il pozzetto formano un insieme che deve sopportare le sollecitazioni dovute al traffico stradale.

La tenuta di questo insieme è funzione di tutti gli elementi componenti e delle operazioni eseguite per renderli solidali.

Di conseguenza l'accuratezza nella posa in opera del telaio sul pozzetto è particolarmente importante.

Sia la tecnica che i materiali impiegati devono essere oggetto di una scelta appropriata, approvata dalla Direzione Lavori in funzione anche del luogo di installazione del chiusino.

Tutti i chiusini che presentino rumorosità al transito stradale dopo la loro installazione devono essere tolti, verificati nelle loro parti (telaio e tampone) e, se idonei, completamente riposizionati a cura e spese dell'Appaltatore.

#### **. PREPARAZIONE DEL POZZETTO**

La superficie del piano di appoggio del telaio dovrà essere resa scabra per ottenere una perfetta aderenza della malta cementizia di base. La testa del pozzetto, dopo irruvidimento, dovrà presentarsi ben pulita e solida. Se necessario dovrà essere consolidata con uno strato di malta di almeno 20 mm fra telaio e pozzetto.

#### **. PREPARAZIONE DEL TELAIO**

Il telaio dovrà essere collocato perfettamente in quota secondo l'esatta pendenza della pavimentazione stradale definitiva, e ciò mediante opportuno collegamento, durante la fase di montaggio, a traverse in legno o metallo.

#### **. INSTALLAZIONE DEL TELAIO SUL POZZETTO**

Il telaio dovrà essere posizionato sul pozzetto con idonea cassetatura ad anello, realizzabile in legno o con camera d'aria, per proteggere da sbavature di malta la luce interna di passaggio e garantire un completo riempimento della base del telaio.

Il riempimento con malta cementizia dovrà essere effettuato curando particolarmente il costipamento dello spazio sottostante il telaio, aiutandosi con una cazzuola; la malta dovrà risalire attraverso le asole del telaio.

Le malte cementizie da usare dovranno essere del tipo sottoindicato, e in ogni caso approvato dalla Direzione Lavori.

- Malta di cemento a base di cemento di classe minima 425 kg/cm<sup>2</sup>;
- Malta di cemento a presa rapida a base di cemento alluminoso;
- Malta a base di resina.

Il riempimento in malta non dovrà comunque raggiungere la quota del manto stradale con la malta cementizia, ma lasciare liberi almeno i tre centimetri superiori del bordo del telaio in modo da permettere una rifinitura a livello con la stesa del tappeto d'usura.

#### **. OPERAZIONI CONCLUSIVE**

Subito dopo aver rimosso la cassetatura ad anello, dovrà essere ripulita accuratamente da ogni eventuale residuo di malta tutta la superficie del telaio che verrà a trovarsi in contatto col coperchio.

#### . APERTURA AL TRAFFICO

Il ripristino della circolazione dovrà avvenire osservando un tempo minimo di maturazione che varierà in funzione della temperatura e del grado di umidità ambientali.

#### **IL PROGETTISTA**

**Ing. Maurizio Sinigaglia**