

**CENTRO AGRO ALIMENTARE TORINO**

**COMUNE DI GRUGLIASCO**

STRADA DEL PORTONE 10



## **RIFACIMENTO MANTI STRADALI DEL C.A.A.T. S.c.p.A.**

Parte di “Strada Uffici” da Area Est ad Ingresso Edificio 11; “Strada Ovest” ed accesso a baie di carico Edificio 06 Ovest lato Ovest; Area esterna ai varchi in prossimità dell’ingresso alla rotonda presente su “Strada del Portone” lato Torino

### **PROGETTO ESECUTIVO**

Oggetto	RELAZIONE TECNICO ILLUSTRATIVA	
Progettazione	UFFICIO TECNICO C.A.A.T. – L. Di Stefano	
Elaborato n. 02_ES	Data: 21/06/2023	rev. 00

## Sommario

1. OGGETTO.....	2
2. DEFINIZIONE DEI LAVORI DA ESEGUIRE E STATO DI FATTO .....	2
2.1. Strada Ovest ed accesso a baie di carico Edificio 06 Ovest lato Ovest.....	2
2.2. Strada Uffici .....	6
2.3. Area esterna – Ingresso rotonda su Strada Del Portone direzione Torino .....	12
3. ORGANIZZAZIONE DI CANTIERE E TEMPISTICHE .....	14
4. ORDINE DA TENERSI NELL’ANDAMENTO DEI LAVORI .....	15
5. DESCRIZIONE DEI LAVORI .....	16
6. FASI DI LAVORAZIONE .....	16

## 1. OGGETTO

Il Progetto Esecutivo, di cui la presente relazione è parte integrante, ha per oggetto l'esecuzione di tutte le opere e provviste occorrenti per i lavori di *“rifacimento dei manti stradali del C.A.A.T. S.c.p.A.”* di seguito elencate:

- Parte di *“Strada Uffici”* da Area Est a Ingresso Edificio 11
- Ripristino di numero n° 3 dossi presenti su tutta la *“strada Uffici”*
- *“Strada Ovest”* ed accesso a baie di carico Ed. 06Ovest lato Ovest
- Area esterna ai varchi in prossimità dell'ingresso alla rotonda presente su *“Strada del Portone”* lato Torino

Le attività oggetto del progetto consistono nel rifacimento di alcune parti del manto stradale presso il Centro Agro Alimentare di Torino (C.A.A.T. S.c.p.A.) in Grugliasco – Strada del Portone 10/30 ed in particolare:

- **Rifacimento del tappetino di usura in conglomerato bituminoso**
- **Rinforzo per mezzo di geogriglia, stesura di Binder e tappetino bituminoso di alcune porzioni di Strada Uffici e Strada Ovest**
- **Risanamento profondo dell'area esterna ai varchi in prossimità dell'ingresso alla rotonda presente su *“Strada del Portone”* lato Torino che prevede scavo e rifacimento della base in misto cementato, stesura di binder e tappetino di usura.**

Le opere sono parte di un generale intervento di ripristino dei manti stradali parzialmente realizzato negli scorsi anni.

## 2. DEFINIZIONE DEI LAVORI DA ESEGUIRE E STATO DI FATTO

### 2.1. Strada Ovest ed accesso a baie di carico Edificio 06 Ovest lato Ovest

La strada Ovest, a doppio senso di marcia, è il collegamento tra la zona parcheggio a servizio dell'Edificio 05 e *“Strada Magazzini”* ed è l'unica via dalla quale si accede a *“Strada Ortofrutta Nord”* e *“Strada Ortofrutta Sud”* che autoveicoli e camion possono percorrere in senso unico da Ovest verso Est.

Strada Ovest rappresenta anche il principale collegamento con l'ampio parcheggio presente ad Ovest del Centro tra *“Strada Ovest”* e la recinzione verso l'esterno.

Le Aree di intervento su Strada Ovest, sono identificate in planimetria con le Voci S9, S8, S7, S6, S5, S4.

Gli interventi sono differenziati in relazione all'area identificata:

- S9 → Tappetino di usura + Binder + Geogriglia + Riallineamento pozzetti e tombini
- S8 → Tappetino di usura + Riallineamento pozzetti e tombini
- S7 → Tappetino di usura + Binder + Geogriglia + Riallineamento pozzetti e tombini
- S6 → Tappetino di usura + Riallineamento pozzetti e tombini
- S5 → Tappetino di usura + Binder + Geogriglia + Riallineamento pozzetti e tombini
- S4 → Tappetino di usura + Riallineamento pozzetti e tombini

In prossimità di strada Ovest, all'incrocio con Strada Magazzini, è altresì presente un tratto di manto stradale (identificato in planimetria con la voce S10) in analoghe condizioni che si prevede di ripristinare per garantire uniformità di durata di vita con intervento che prevede:

- S10 → Tappetino di usura + Binder + Geogriglia

Strada Ovest vede prevalentemente transito di mezzi stradali quali:

- a. Autocarri
- b. Bilici
- c. Autovetture

L'area di accesso alle baie di carico dell'Edificio 06 Ovest lato Ovest vede prevalentemente transito di mezzi stradali quali:

- a. Autocarri
- b. Bilici

La segnaletica presente nell'area descritta presenta:

- Linea di mezzaria continua e/o tratteggiata in prossimità degli accessi a "Strada Ortofrutta Nord" e "Strada Ortofrutta Sud"
- Linee di delimitazione laterale
- Freccie segnaletiche ad una direzione e a due direzioni
- Triangoli di precedenza in accesso alla "strada Ovest" su tutti gli imbocchi del parcheggio ad Ovest ed in ingrosso da strada Uffici

Il manto stradale su tutta l'area oggetto dell'intervento risulta deteriorato e non più uniforme con presenza di retinature, buche, danni in prossimità dei giunti tra le varie fasce di asfalto ed a contatto con molti dei tombini presenti.

Il tappetino d'usura è caratterizzato da dislivelli, avvallamenti, crivellature e soluzioni di continuità in corrispondenza dei giunti longitudinali.

La parte che risulta maggiormente danneggiata, parzialmente ricoperta con un tappetino bituminoso allo scopo di ridurre gli effetti negativi di avvallamenti e buche maggiormente impattanti, richiede un intervento di maggior rilievo con installazione di geo griglia e rifacimento del binder.

Si riportano di seguito alcune immagini che rappresentano l'area ed il relativo degrado.

#### Area S10



Area presso incrocio tra strada Ovest e Strada magazzini



Manto stradale esterno varchi

## Area S9



Area parzialmente ricoperta per ridurre avvallamenti in  
prossimità di Strada Magazzini



Area non ricoperta con evidenza fessurazioni



Pozzetto



Area parzialmente ricoperta per ridurre avvallamento in  
prossimità della cabina elettrica

## Area S8



Manto stradale in prossimità della cabina elettrica



Manto stradale in prossimità di Strada Ortofrutta Sud

## Area S7



Area gravemente fessurata in prossimità di ingresso Sud verso Strada Ortofrutta Sud



Area parzialmente ricoperta per ridurre avvallamenti e buche zona Fronte ingresso Ovest Edificio 01

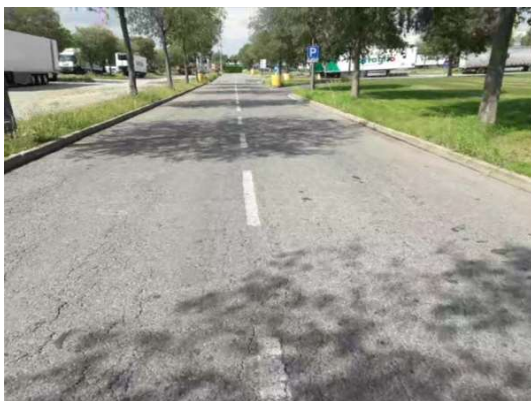


Tombino



Buca/avvallamento con riempimento

## Area S6



Area Fronte ingresso Ovest Edificio 01



Area in prossimità di ingresso Sud verso Strada Ortofrutta Nord

## Area S5



Area gravemente fessurata con buca ricoperta in prossimità di ingresso Sud verso Strada Ortofrutta Nord



Fessurazioni e buche nel tratto tra imbocco Sud ed imbocco Nord di Strada Ortofrutta Nord



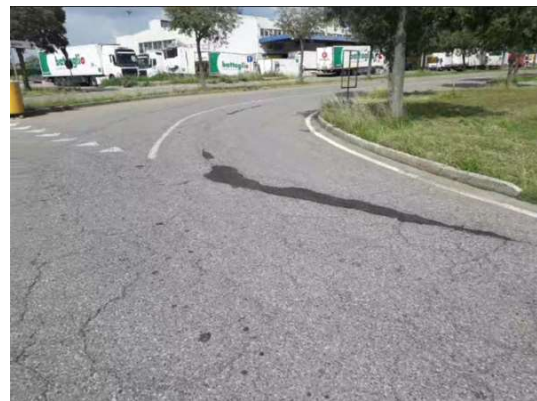
Fessurazioni e buche nel tratto tra imbocco Sud ed imbocco Nord di Strada Ortofrutta Nord



Area gravemente fessurata con buche ricoperte in prossimità di ingresso Nord verso Strada Ortofrutta Nord



Area gravemente fessurata all'incrocio con Strada Uffici



Area imbocco di Strada Uffici

## 2.2. Strada Uffici

La "Strada Uffici" rappresenta il collettore principale posto a Nord del perimetro percorrendo il Centro per tutta la lunghezza fino a Strada Ovest. Strada Uffici collega l'ingresso principale con:

- I locali tecnici (Edificio 12);
- L'Edificio 02 dedicato alla commercializzazione dei Produttori;
- L'Edificio 11 (Palazzina Uffici);
- L'Area di pertinenza dell'Edificio 05 (Ex Edificio Fiori oggi dedicato alla commercializzazione di prodotti ed alla logistica legata all'Ortofrutta);
- Tutte le aree parcheggio tra il perimetro e Strada Ortofrutta Nord.

Le Aree di intervento su Strada Uffici, sono identificate in planimetria con le Voci S3, S2, S1.

Gli interventi sono differenziati in relazione all'area identificata:

- S3 → Riporto di bitume per copertura buche ed avvallamenti rilevanti
- S2 → Tappetino di usura + Binder + Geogriglia + Riallineamento pozzetti e tombini
- S1 → Tappetino di usura + Riallineamento pozzetti e tombini

Su strada uffici sono presenti 3 dossi in calcestruzzo (Dosso Ed 5, Dosso Ed. 11, Dosso Ed 12) parzialmente ammalorati per il rallentamento del traffico. Per tali dossi si prevede il ripristino per mezzo di demolizione e rifacimento delle parti ammalorate e verniciatura con vernice gialla e nera.

La porzione di Strada Uffici risulta prevalentemente utilizzata da automezzi quali:

- a. Autocarri
- b. Bilici
- c. Autovetture

Ed in modo molto minore da

- c. Trattori elettrici per il traino di carrelli
- d. Muletti elettrici
- e. Transpallet elettrici
- f. Mezzi per la raccolta dei rifiuti
- g. Mezzi per la pulizia delle strade

La strada è percorribile nei due sensi di marcia e dispone, sul lato Sud, di un parcheggio parallelo al senso di marcia.

La corsia veicolare è delimitata da segnaletica orizzontale di colore bianco, i parcheggi paralleli alla strada sono delimitati in colore bianco.

Le aree di parcheggio a Nord (tra Strada Uffici e la recinzione) e a Sud (tra Strada Uffici e Strada Ortofrutta Nord) sono parcheggi a pettine in area dedicata su autobloccanti.

Sul tratto di strada Uffici interessato ai lavori di rifacimento del manto stradale sono anche ricompresi i riallineamenti di tombini e pozzetti dell'area parcheggio che non saranno interessati direttamente dal rifacimento del tappetino di usura

La segnaletica a terra è integrata da pittogrammi e segnali che saranno riproposti, come dettagliato nelle tavole di progetto ed in particolare:

- Linea di mezzaria continua e/o tratteggiata in prossimità degli accessi ai parcheggi
- Linee di delimitazione laterale
- Linee di delimitazione dei parcheggi paralleli alla strada sul lato Sud
- Frecce segnaletiche ad una direzione e a due direzioni
- Triangoli di precedenza in accesso alla "strada Uffici" su tutti gli imbocchi del parcheggi e delle strade di intersezione
- Strisce di attraversamento pedonale

Il manto stradale su tutta l'area oggetto dell'intervento risulta deteriorato e non più uniforme con presenza di buche e danni in prossimità dei giunti tra le varie fasce di asfalto ed a contatto con molti dei tombini presenti.



Il tappetino d'usura è caratterizzato da dislivelli, avvallamenti, crivellature e soluzioni di continuità in corrispondenza dei giunti longitudinali.

Si riportano di seguito alcune immagini che rappresentano l'area ed il relativo degrado.

### Area S3



Parte vicina a Strada Ovest



Parte in prossimità dell'imbocco Est verso Edificio 05



Area tra Edificio 11 lato Ovest ed imbocco Est verso Edificio 05



Area nei pressi di Edificio 11 lato Ovest



Area nei pressi di Edificio 11 lato Ovest - Dettaglio



Area nei pressi di Edificio 11 lato Ovest - Dettaglio

**Area S2**



Area con evidenti fessurazioni – Edificio 11 parte centrale



Area con evidenti fessurazioni – Edificio 11 parte centrale



Area con evidenti fessurazioni – Edificio 11 parte Est



Pozzetti e fessurazioni – Edificio 11 parte Est



Buca e fessurazioni



Tombino

**Area S1**



Area tra Ed 11 ed Edificio 12



Area tra Ed 11 ed Edificio 12



Area tra Ed 11 ed Edificio 12 – Fessurazioni area Serra Aeroponica



ù

Area tra Edificio 12 – Fessurazioni e pozzetti



Area tra Edificio 12 e Rotonda – Pressi Ed. 12



Area tra Edificio 12 e Rotonda – Pressi Ed. 10

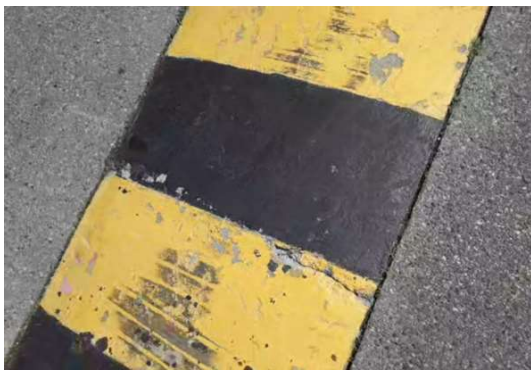
**Dosso Edificio 5**



Dosso



Area con danneggiamento



Area con Frattura

**Dosso Edificio 11**



Dosso



Area con Frattura

## Dosso Edificio 12



Dosso



Area con danneggiamento

### 2.3. Area esterna – Ingresso rotonda su Strada Del Portone direzione Torino

L'area interessata alle lavorazioni risulta gravemente ammalorata con la presenza di importanti buche ed avvallamenti che, in analogia a quanto già rilevato nei precedenti appalti, fa ipotizzare un grave ammaloramento della base stradale.

Tutta l'area di accesso vede prevalentemente transito di mezzi stradali quali:

- a. Autocarri
- b. Bilici
- c. Autovetture

L'area stradale interessata, di proprietà CAAT, è costituita da una carreggiata a senso unico che, dai varchi in uscita, consente l'ingresso alla strada pubblica nella rotonda presente su Strada del Portone in direzione Est (direzione Torino).

La segnaletica presente nel tratto presenta:

- Attraversamenti pedonali
- Strisce laterali di delimitazione delle carreggiate
- Camminamenti pedonali
- Frecce segnaletiche ad una direzione e a due direzioni
- Camminamento pedonale con omini sul lato Est

Il manto stradale su tutta l'area oggetto dell'intervento risulta deteriorato e non più uniforme con presenza di buche e danni in prossimità dei giunti tra le varie fasce di asfalto ed a contatto con molti dei tombini presenti.

Il tappetino d'usura è caratterizzato da dislivelli, avvallamenti, crivellature e soluzioni di continuità in corrispondenza dei giunti longitudinali.

Si riportano di seguito alcune immagini che rappresentano l'area ed il relativo degrado.

**Area A1**



Area uscita da CAAT



Area uscita da CAAT



Area uscita da CAAT



Tombino in Area uscita da CAAT



Area nei pressi dell'uscita dalla strada CAAT



Area nei pressi dell'uscita dalla strada CAAT – Dettaglio



Imbocco per la Rotonda esterna



Imbocco per la rotonda esterna – Dettaglio strisce pedonali

### 3. ORGANIZZAZIONE DI CANTIERE E TEMPISTICHE

Considerato il periodo di attività del mercato, tenuto conto che le strade oggetto di intervento sono funzionali allo svolgimento dello stesso e che le caratteristiche operative del C.A.A.T e l'ubicazione del cantiere impediscono la totale chiusura al traffico delle vie durante le lavorazioni, le opere potranno essere eseguite secondo due tipologie organizzative:

#### IPOTESI ORGANIZZATIVA - A

*ciclo di lavorazione plurigiornaliera (dal venerdì alla domenica), con avvio delle opere il venerdì alle ore 13:00 e prosecuzione, anche continuativa (a discrezione dell'impresa esecutrice), sino alla domenica ore 8:00*

#### IPOTESI ORGANIZZATIVA - B

*ciclo di lavorazione giornaliera (dal lunedì al giovedì), con avvio delle opere alle ore 13:00 e prosecuzione (a discrezione dell'impresa esecutrice) sino alle 01:00 del mattino seguente.*

**L'ipotesi organizzativa A è prioritaria per l'esecuzione delle lavorazioni ed è necessariamente da mettere in atto per le attività di ripristino da effettuarsi sull'area di uscita verso la rotonda su Strada del Portone in direzione Torino.**

Durante le lavorazioni sarà comunque necessario garantire il transito alle differenti aree anche, eventualmente, per mezzo di modifica della viabilità.

Per tutte le lavorazioni che coinvolgono gli accessi unici ad edifici e banchine è necessario garantire un adeguato coordinamento con la committenza ed eventualmente con gli utenti degli edifici per evitare problemi legati all'organizzazione del lavoro degli stessi che potrebbero necessitare di effettuare attività anche in giornate prefestive e festive.

Per le lavorazioni da effettuarsi in prossimità degli accessi e della rotonda è necessario un preventivo coordinamento per garantire la viabilità all'utenza del centro

Al fine di ridurre al massimo ostacoli al regolare svolgimento delle attività di Centro e mercato, sarà necessario procedere per *“cicli di lavoro”* durante i quali sia possibile avviare e portare a termine tutte le lavorazioni necessarie nel tratto di strada interessato (dalla fresatura al completamento del tappetino di usura) o, comunque, lasciare la strada in condizioni tali da garantirne la percorrenza da parte dei mezzi.

I CICLI COMPLETI DI LAVORO (giornalieri dal lunedì al giovedì, plurigiornalieri dal venerdì alla domenica) prevedono:

- a. delimitazione area di lavorazioni afferenti ad un ciclo, con predisposizione di recinzioni la sera antecedente l'avvio delle operazioni e loro spostamento al termine dell'attività
- b. sequenza completa di lavorazioni, a partire dalla fresatura sino al completamento del tappetino d'usura

Per la lavorazione prevista nell'area di uscita verso la rotonda di Strada del Portone in direzione Torino si considerano 2 giornate di impegno per la chiusura del ciclo completo necessariamente da effettuare nell'ipotesi plurigiornaliera.

Eventuali deroghe al completamento del ciclo dovranno essere preventivamente discusse con la Direzione Lavori e con il Coordinatore della Sicurezza in fase di Esecuzione per valutare i disservizi e le misure di sicurezza integrative che eventualmente dovessero ritenersi necessarie.

Il tracciamento della segnaletica orizzontale potrà essere realizzato, a discrezione dell'impresa, una volta terminati tutti i manti stradali o al termine di ciascun lotto, previo accordo con Direzione Lavori e Coordinamento per la Sicurezza in fase di Esecuzione.

#### 4. ORDINE DA TENERSI NELL'ANDAMENTO DEI LAVORI

In genere l'appaltatore avrà facoltà di sviluppare i lavori nel modo che crederà più conveniente per darli perfettamente compiuti nel termine contrattuale e nell'osservanza delle disposizioni del Piano di Sicurezza e Coordinamento, purché esso, a giudizio della Direzione Lavori, non riesca pregiudizievole alla buona riuscita delle opere ed agli interessi dell'Ente Appaltante.

Al fine di perfezionare l'organizzazione del cantiere e ridurre al minimo l'impatto del medesimo nei confronti dell'utenza sarà necessario definire in fase di avvio di cantiere la migliore organizzazione prevedendo il coordinamento con i conduttori delle aree ad accesso unico e consentire la continuità delle attività degli utenti del C.A.A.T.

L'Appaltatore, a valle di una prima riunione di coordinamento in cui saranno discusse le differenti necessità, presenterà alla Direzione Lavori, prima dell'inizio delle attività, il programma operativo dettagliato delle opere e dei relativi importi, a cui si atterrà nell'esecuzione, per approvazione.

L'appaltatore si farà inoltre carico di affiggere, giornalmente, i dovuti avvisi di chiusura percorsi pedonali e carrai e la segnaletica di sicurezza.

L'Ente Appaltante si riserva in ogni modo il diritto di ordinare l'esecuzione di un determinato lavoro entro un prestabilito termine di tempo o di disporre l'ordine di esecuzione dei lavori nel modo che riterrà più conveniente, specialmente in relazione alle esigenze dipendenti dalla esecuzione delle opere e/o dall'attività del mercato, senza che l'Appaltatore possa rifiutarsi o farne oggetto di richiesta di speciali compensi.

L'ordine delle attività ed i tempi nei quali le lavorazioni verranno effettuate dovranno essere definiti in fase di avvio dei lavori.

Le attività di tracciamento della segnaletica potranno essere realizzate secondo tempistiche proprie a discrezione della società appaltatrice, purché preventivamente comunicate ed approvate da Direttore Lavori e Coordinatore per la Sicurezza in fase di Esecuzione.



## 5. DESCRIZIONE DEI LAVORI

I lavori possono riassumersi come di seguito indicato, salvo più precise indicazioni che all'atto esecutivo potranno essere impartite dalla Direzione dei lavori.

- a. asportazione del manto ammalorato su tutta la superficie di intervento, tramite fresatrice
- b. spazzatura ed asportazione di resti di fresato
- c. Posa geogriglia (dove prevista la fresatura 10 cm)
- d. Stesura Binder (dove prevista la fresatura 10 cm)
- e. messa in quota di pozzetti
- f. livellamento avvallamenti o buche con stesa di binder
- g. spruzzatura sul fondo di emulsione bituminosa per facilitare l'adesione del nuovo manto
- h. realizzazione di nuovo tappetino di usura in conglomerato bituminoso chiuso, spessore minimo 4 cm
- i. tracciamento di segnaletica orizzontale, stradale e di sicurezza

Per la sola area A1 sono altresì previste, in aggiunta alle lavorazioni di cui sopra, la demolizione della base, la posa di misto cementato di adeguate caratteristiche di resistenza (CBR=4) e la sua compattazione

## 6. FASI DI LAVORAZIONE

La **fresatura**, consistente nella rimozione della parte superficiale della vecchia pavimentazione, avrà lo scopo di favorire l'aderenza del nuovo strato a quello sottostante e di impedire sopraelevamenti del piano stradale rispetto alla situazione precedente.

Sarà condotta con macchine fresatrici o scarificatrici, dotate di corpi cilindrici rotanti con utensili da taglio e di un nastro trasportatore, tramite il quale il materiale asportato sarà caricato su automezzi da trasporto.

Alla fresatura seguirà la **spazzatura e raccolta del fresato**, cioè la rimozione di tutto quel materiale non asportato direttamente dalla fresatrice. Ciò potrà avvenire sia meccanicamente mediante spazzatrici, sia manualmente mediante scope e pale. Il materiale raccolto dovrà essere smaltito in discarica ed eventualmente solo in minima parte, e previa autorizzazione da parte della Direzione Lavori, rigenerato.

Nei tratti in cui è previsto un **intervento di risanamento del secondo strato bituminoso** (binder) è necessario prevedere la fornitura e **posa di idonea geogriglia / geotessuto** per garantire un adeguato rinforzo del manto e la successiva posa di binder con successiva **compressione meccanica** a caldo.

Nelle aree in cui è previsto il solo rifacimento del tappeto di usura, ove si avessero a manifestare avvallamenti pronunciati del substrato, che impedirebbero di raggiungere agevolmente la quota prevista al finito del tappetino, sarà necessario integrarli con la **stesa di binder**.

Il binder potrà essere steso a mano o a macchina, a seconda dell'estensione della superficie da trattare, e dovrà essere sottoposto a rullatura.

Eventuali **pozzetti** a livello non conforme con la quota del nuovo manto saranno **innalzati o abbassati** per rendere la superficie stradale livellata e continua, priva di inciampi e discontinuità.

La superficie di stesa derivante da fresatura ed eventuali integrazioni con binder dovrà essere trattata mediante **applicazione di emulsioni bituminose**, allo scopo di garantire un'adeguata adesione tra fondazione e nuovo manto d'usura.

L'emulsione bituminosa potrà essere spruzzata sul fondo stradale, sia meccanicamente, mediante apposito diffusore posto dietro a un mezzo-cisterna, sia manualmente, con un erogatore.

Eseguita la preparazione del fondo, si procederà alla **nuova asfaltatura**, che prevederà:

- la **stesura** del conglomerato bituminoso,
- la **compattazione** del conglomerato bituminoso.

Le operazioni di **stesura** consisteranno nell'applicazione di strati di conglomerato bituminoso mediante macchina vibrofinitrice stradale. In prossimità di incroci e di tombini, oppure in caso di piccoli interventi di ripristino del manto, sarà possibile e/o necessario l'utilizzo di attrezzi per la finitura a mano (pale e rastrelli).

La fase di **compattazione** del conglomerato bituminoso, ancora caldo, sarà realizzata mediante rulli compattatori con operatore a bordo.

La cilindatura verrà eseguita procedendo dai fianchi della pavimentazione verso la mezzeria e per strisce successive, sempre parzialmente sovrapposte. Dopo la cilindatura in senso longitudinale, si agirà anche secondo le diagonali e quando possibile anche in senso trasversale.

La compattazione avrà lo scopo di:

- addensare lo strato di conglomerato appena steso, rendendo la superficie stradale omogenea e priva di irregolarità
- prevenire eventuali scorrimenti di uno strato rispetto al sottostante
- evitare la comparsa di fessurazioni.

Per compattare il manto ai suoi margini, in prossimità di manufatti in rilievo tipo marciapiedi e rampe carraie o pedonali, si utilizzerà piastra vibrante.

Per le sole attività di **risanamento profondo** è altresì necessario prevedere, in aggiunta alle operazioni di cui sopra a valle della fresatura e prima della stesa del binder::

- la demolizione della base stradale con apparecchiature idonee allo scavo del materiale mistocemento compresso presente
- La rimozione con idonei mezzi di movimentazione materiali per il caricamento del materiale di risulta
- La posa di nuovo materiale mistocementato
- La compressione del materiale gettato con idee macchine rullanti allo scopo di garantire la necessaria compattazione del gettato

Il materiale posato dovrà riposare un tempo adeguato a garantire la necessaria compattatura.

La **realizzazione della segnaletica orizzontale**, stradale e di sicurezza, completerà l'intervento.

A tale riguardo si precisa che dime e maschere per il tracciamento di pittogrammi e scritte specifici del sito potranno essere messe a disposizione dalla committenza.

La segnaletica ricalcherà in parte quella precedente.

Tutte le strisce longitudinali saranno però in linea continua e non tratteggiata.

Le linee di demarcazione degli stalli di parcheggio per bilici, in prossimità dell'Edificio 01, saranno realizzate nello spessore 12 cm, in vernice gialla rifrangente. L'integrazione delle linee di separazione tra uno stallo e l'altro è esclusa dal progetto e sarà realizzate direttamente dalla committenza.

Le strisce di divisione tra le varie corsie saranno in linea continua, di spessore 20 cm. Quelle che demarcano la corsia per i mezzi elettrici di servizio al mercato saranno di colore giallo, quelle di demarcazione corsie veicolari saranno di colore bianco.

Si rimanda alle tavole del Progetto Esecutivo per maggiori dettagli.