

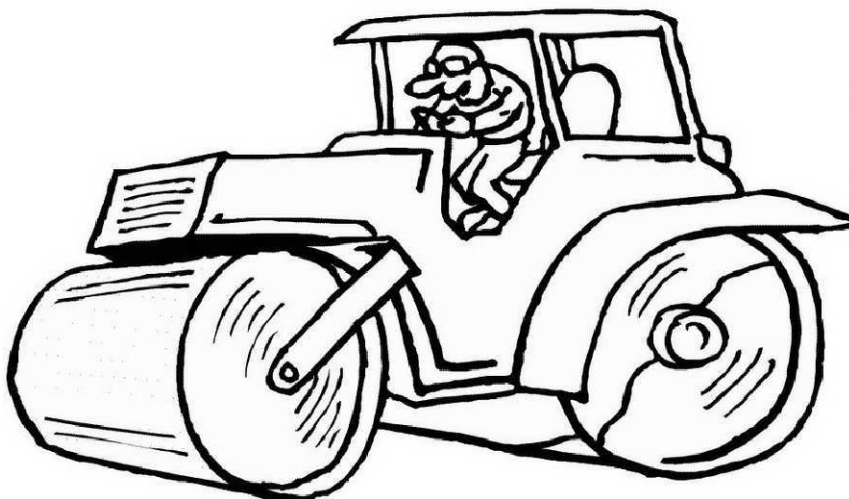


Comune di
SAREZZO

SETTORE PROGETTAZIONE E
LAVORI PUBBLICI

LAVORI DI

MANUTENZIONE STRAORDINARIA DELLA VIABILITÀ COMUNALE



**IL RESPONSABILE
DEL PROCEDIMENTO:**

Geom. Giuseppe PRUDENTE

PROGETTISTA:

Geom. Simone GUERINI
Geom. Giuseppe PRUDENTE

**COORDINATORE
DELLA SICUREZZA:**

Ing. Valerio BELLONI

FASE PROGETTUALE

PROGETTO ESECUTIVO

ELABORATO	PIANO DI MANUTENZIONE			NOME FILE :
				PERCORSO :
				SCALA PLOTTAGGIO 1 : 1
				ELABORATO n.
REV	MODIFICHE	DATA	DISEGNATORE	12
1	EMISSIONE PRELIMINARE			
2	EMISSIONE DEFINITIVO	02.03.2020	UFFICIO PROGETTAZIONI e LL.PP.	
3	EMISSIONE ESECUTIVO	20.04.2020	UFFICIO PROGETTAZIONI e LL.PP.	
4	EMISSIONE VARIANTE			
QUESTO DISEGNO NON PUO' ESSERE RIPRODOTTO, NE' AUTORIZZATO ALTROVE, NE' CEDUTO A TERZI IN TUTTO OD IN PARTE SENZA IL CONSENSO SCRITTO DELL'AUTORE				

PROTOCOLLO

DELIBERA

TIMBRI E FIRME

Geom. Giuseppe PRUDENTE

Geom. Simone GUERINI

Ing. Valerio BELLONI



**LAVORI DI
MANUTENZIONE STRAORDINARIA DELLA VIABILITA'
COMUNALE**

ALLEGATO	PIANO DI MANUTENZIONE DELL'OPERA <i>(articolo 38 del D.P.R. 5 207/2010)</i>

PIANO DI MANUTENZIONE DELL'OPERA

1. PREMESSA

Un'infrastruttura viaria, all'atto della sua progettazione ed esecuzione, non può essere considerata un bene di durata illimitata, per il quale necessitano, nel corso degli anni, soli interventi di manutenzione non spazialmente e temporalmente prevedibili in origine, bensì, come qualunque opera di ingegneria civile, ad essa deve essere attribuita un periodo definito "vita utile", entro il quale programmare l'attuazione di precise attività manutentive.

Al riguardo, già da alcuni anni, l'orientamento della gestione delle infrastrutture viarie, nonché l'impianto normativo, hanno sempre più posto attenzione alla problematica del controllo del livello di degradazione, venendosi quindi sempre più a manifestare per il caso specifico la necessità di una idonea manutenzione ordinaria e straordinaria, programmata seguendo determinate fasi logiche.

Tale esigenza è particolarmente significativa per le opere d'arte presenti sulle strade, ove più fattori concomitanti, quali l'invecchiamento naturale dei materiali, l'azione di processi chimici di degrado e l'esigenza d'assorbire il continuo incremento delle sollecitazioni dinamiche da traffico, mantenendo comunque le condizioni di servizio iniziali, impongono un'opportuna analisi, avente come obiettivo la conservazione, il ripristino, nonché l'adeguamento delle strutture esistenti, assicurando in tal modo il prosieguo della vita utile dell'opera.

Il presente piano di manutenzione è stato redatto a corredo del progetto esecutivo inerente ai lavori di manutenzione straordinaria della viabilità comunale.

L'obiettivo che si desidera raggiungere, tramite gli interventi previsti in progetto, consistono nella risoluzione dei problemi caratterizzanti l'attuale stato di degrado della sede stradale, garantendo altresì una corretta manutenzione delle infrastrutture.

2. CONTENUTI DEL PIANO DI MANUTENZIONE

L'art. 38 del D.P.R. 5 ottobre 2010, n. 207 "Regolamento di esecuzione ed attuazione del D.lgs. 12 aprile 2006, n. 163, recante "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE", indica le modalità per la stesura del piano di manutenzione dell'opera e delle sue parti, quale parte integrante del progetto esecutivo.

In particolare, il piano di manutenzione per un'infrastruttura viaria comprende il programma di manutenzione ed i relativi:

- sottoprogramma dei controlli, finalizzato a definire il programma delle verifiche e dei controlli;
- sottoprogramma di manutenzione, volto a riportare i differenti interventi manutentivi. Nella presente relazione, in forma schematica, l'oggetto dei controlli e della manutenzione è riferito ai diversi elementi costituenti la nuova infrastruttura in progetto:
 - rimozione materiale di risulta accumulatosi su tratti di sede stradale;
 - formazione di massicciata stradale;
 - pavimentazione in conglomerato bituminoso;

3. CONTROLLI

3.1. Ispezioni

Per ogni elemento costituente l'intersezione a rotatoria, il sottoprogramma dei controlli prevede ispezioni visive (o controlli) secondo i seguenti livelli:

1. Ispezione superficiale (anzidetta "vigilanza"), condotta frequentemente dal personale addetto alla sorveglianza, allo scopo di rilevare difetti macroscopici ed ogni eventuale anomalia riscontrabile visivamente;

2. Ispezione minore, di tipo schematico, di frequenza annuale, eseguita da parte di personale qualificato (geometri), comprendente l'esame dei vari elementi costituenti le opere.

Il controllo visivo, da eseguire sistematicamente e periodicamente su tutte le opere, riveste un'importanza basilare per l'individuazione di eventuali anomalie, pur presentando dei limiti connessi alla non semplice individuazione di difetti che possono manifestarsi attraverso un impercettibile deterioramento.

I controlli dovranno essere eseguiti seguendo una sequenza ben definita, con l'ausilio di opportuni strumenti e con la compilazione di moduli appositamente predisposti, al fine di limitare l'aleatorietà di valutazione dovuta alla soggettività del rilevatore.

Tali schede sono strutturate in modo da poter individuare l'esatta natura del degrado, ed anche di poter definire il livello di gravità del difetto stesso.

La fase delle ispezioni visive sarà conclusa con la compilazione di una scheda denominata "Scheda giudizio", tramite la quale il tecnico incaricato del rilevamento esprimerà la sua opinione in merito alla sicurezza d'esercizio, allo stato di conservazione, al comfort dell'utente, all'estetica dell'opera.

3.2. Costi previsti per i controlli

Per le ispezioni non si prevedono costi aggiuntivi, poiché si prevede che siano eseguite direttamente dal personale dell'Ente gestore della strada.

Non sono previste in questa fase apparecchiature di monitoraggio, quindi non è da prevedere l'impegno di spesa per la manutenzione, l'ammortamento e la sostituzione delle stesse.

4. VERIFICA E MANUTENZIONE DEL MANTO STRADALE, DEI MANUFATTI, DEGLI IMPIANTI E DEGLI ELEMENTI ACCESSORI

4.1. Deterioramento della pavimentazione stradale

Le pavimentazioni stradali si logorano per diverse ragioni; le due cause più importanti sono rappresentate dai fattori ambientali e dal carico del traffico.

I raggi ultravioletti del sole provocano, in modo continuo, un lento indurimento del bitume; questo a sua volta causa una riduzione dell'elasticità con la formazione di fessure nel momento in cui il manto si contrae in seguito al raffreddamento.

Una volta che il manto ha perso la propria capacità strutturale a causa delle suddette fessure, la pavimentazione tende a deteriorarsi ad un ritmo sempre crescente per effetto della penetrazione dell'acqua.

Gli effetti del carico impartito dal traffico causano lo sviluppo di solchi e d'incrinature all'interno della struttura della pavimentazione.

Ogni veicolo in transito genera una lieve deformazione temporanea alla struttura della pavimentazione.

La deformazione indotta da un veicolo leggero è talmente piccola da essere irrilevante mentre i veicoli ad elevato carico provocano deformazioni relativamente ampie.

Il passaggio di numerosi automezzi ha un effetto cumulativo che genera gradualmente deformazioni permanenti e/o incrinature da fatica.

Assali sovraccaricati causano un numero sproporzionato di danni alla struttura della pavimentazione, accelerando così il fenomeno di deterioramento.

Una volta che l'incrinatura s'insinua attraverso il manto protettivo, l'acqua penetra nella struttura sottostante della pavimentazione.

L'effetto d'ammorbidimento dell'acqua comporta una riduzione della resistenza che a sua volta provoca un aumento del grado di deterioramento.

Inoltre, l'acqua trasmette prevalentemente carichi ruota verticali sotto forma di pressioni che erodono rapidamente la struttura del materiale granulare e conducono alla separazione del bitume dall'aggregato d'asfalto.

In queste condizioni le frazioni fini del materiale della pavimentazione sono espulse verso l'altro attraverso le incrinature, con il conseguente sviluppo di vuoti d'ampie dimensioni all'interno della pavimentazione.

La formazione di buche e il rapido deterioramento della pavimentazione sono l'immediata conseguenza del logorio della sede stradale.

In quei casi in cui la temperatura scende sotto i 4° C, l'eventuale acqua presente nella pavimentazione, si espande creando pressioni idrauliche, persino in assenza dei carichi delle ruote.

La deformazione causata da ripetuti cicli gelo/disgelo rappresenta l'aspetto più grave per una pavimentazione caratterizzata da fessure; ne consegue il disfacimento.

Un'ulteriore causa della fessurazione superficiale, in modo particolare dei manti sottili d'asfalto, è legata alla mancanza di traffico.

Un'azione di "impastamento" del traffico mantiene "vivo" il bitume.

Un'ossidazione ed il conseguente indurimento di tale materiale, provocano la formazione di fessure termiche a livello della superficie bitumata.

La continua esposizione a sollecitazioni del bitume produce una tensione tale da chiudere queste fessure non appena si formano, evitandone così la propagazione.

4.2. Manutenzione e risanamento della pavimentazione stradale

Gli interventi di manutenzione della pavimentazione consistono solitamente nell'evitare che l'acqua penetri all'interno della struttura della strada.

A tale scopo, è necessario che il manto sia sempre impermeabile e che i provvedimenti di drenaggio siano efficaci al fine di impedire che l'acqua non si depositi lungo il ciglio stradale.

Le fessure, devono essere sigillate non appena compaiono e i margini della strada devono essere rifilati per consentire lo scolo dell'acqua.

Affrontati con un certo anticipo, gli effetti dell'invecchiamento possono essere trattati efficacemente mediante la nebulizzazione d'emulsione bituminosa.

In caso di condizioni più gravi si può applicare un impermeabilizzante d'emulsione e graniglia, qualora il volume del traffico sia ridotto, oppure un sottile rivestimento tradizionale d'asfalto miscelato a caldo.

Tali provvedimenti, che mirano a conservare la flessibilità e la durata del manto stradale, risolvono, in realtà, soltanto il deterioramento dovuto alle condizioni ambientali.

Le deformazioni e le incrinature da fatica causate dal carico del traffico non possono essere trattate in modo efficace mediante trattamenti superficiali di manutenzione ma richiedono interventi di risanamento più profondo.

La decisione sul tipo d'intervento cui ricorrere per migliorare la pavimentazione stradale, o semplicemente per garantirne le condizioni di transitabilità, è spesso dettata da vincoli legati al budget.

Provvedimenti di conservazione a breve termine sono indispensabili.

Lasciare che la pavimentazione si deteriori ulteriormente è generalmente la decisione peggiore a causa dell'aumento esponenziale di deterioramento col trascorrere del tempo.

4.2.1. Risanamento del manto stradale

Interventi di risanamento a livello del manto stradale risolvono quei problemi che sono limitati agli strati superiori della pavimentazione (primi 70 / 150 mm) e che sono solitamente causati dall'invecchiamento del bitume e dalle fessure che si formano sul manto a causa degli sbalzi termici.

I metodi più comunemente usati per risolvere questo tipo di problema includono le operazioni di seguito indicate:

- Applicare un sottile rivestimento (40 mm) d'asfalto miscelato a caldo sul manto preesistente. Questa è la soluzione più semplice per un problema di carattere superficiale poiché il tempo richiesto per completare l'opera è breve e l'impatto sull'utente è minimo.

Leganti modificati sono spesso utilizzati nell'asfalto per migliorare le prestazioni, aumentando così la vita del rivestimento.

Ripetuti rivestimenti, tuttavia, aumentano l'innalzamento del manto stradale in seguito al quale possono sorgere problemi di drenaggio e d'accesso.

- Rimuovere mediante fresatura dello strato incrinato dell'asfalto e sostituirlo con materiale fresco miscelato a caldo, abbinato spesso con un legante modificato.
- Il processo è relativamente rapido grazie alle elevate capacità produttive delle moderne frese.
- Il problema è così risolto e i livelli dello strato d'asfalto e della pavimentazione rimangono inalterati.
- Riciclare il materiale nella pavimentazione preesistente (riciclaggio superficiale) che può essere fatto sia in un impianto, sia in loco con il processo a freddo.

Questo tipo di riciclaggio mira principalmente a "ringiovanire" il legante bituminoso "invecchiato" presente nell'asfalto preesistente.

Inoltre, le proprietà dell'asfalto che è riciclato possono essere modificate mediante l'aggiunta di nuovi materiali.

4.2.2. Consolidamento strutturale

I provvedimenti di risanamento volti a risolvere problemi che interessano la parte interna della struttura di una pavimentazione sono in genere considerati soluzioni a lungo termine.

Nell'affrontare problemi di carattere strutturale occorre ricordare che è la struttura della pavimentazione che si è deteriorata e non necessariamente i materiali in essa contenuti.

Il consolidamento dei sottofondi è una forma di miglioramento; maggiore è la densità del materiale e superiori saranno le caratteristiche di resistenza.

Tuttavia, per permettere la compattazione è necessario demolire gli strati costruiti con materiale legato.

Di regola, il risanamento strutturale dovrebbe mirare a massimizzare il valore di recupero della pavimentazione preesistente.

Di seguito sono indicate le varie possibilità di risanamento strutturale:

Rifacimento totale.

Questa è la scelta spesso preferita quando il risanamento abbinato ad un progetto di miglioramento richiede variazioni notevoli dell'allineamento della strada.

Laddove il volume del traffico è elevato, spesso si preferisce costruire un nuovo impianto su un allineamento separato evitando in tal modo problemi d'accoglimento del traffico.

Costruzione di strati supplementari (di materiale granulare e/o asfalto) sulla parte alta del manto preesistente.

Rivestimenti di asfalto di elevato spessore sono di frequente la soluzione più semplice per un problema di carattere strutturale se il volume del traffico è elevato.

Come descritto sopra, un aumento dell'innalzamento del manto spesso causa problemi di drenaggio e d'accesso.

Riciclaggio nella profondità della pavimentazione nella quale si verifica il problema.

Si crea così un nuovo strato spesso e omogeneo con caratteristiche di resistenza superiori. Strati supplementari possono essere aggiunti nel caso in cui la pavimentazione debba essere migliorata in modo significativo.

Sostanze stabilizzanti sono spesso aggiunte al materiale riciclato, specialmente nel caso in cui la pavimentazione preesistente sia di qualità inferiore e richieda un intervento di consolidamento.

Il riciclaggio mira a recuperare il più possibile la pavimentazione preesistente, senza andare ad intaccare la struttura posta sotto il livello di riciclaggio.

4.3. Scheda di verifica e controllo della pavimentazione stradale

Catalogo delle degradazioni - Pavimentazioni flessibili			
Parametri pavimentazioni	Degradazioni	Descrizione	Codice intervento elementare
Regolarità	R1. Ondulazioni longitudinali	Successioni di onde con lunghezza d'onda variabile	Int 1
	R2. Ondulazioni trasversali (ormaie)	Depressioni sotto la traccia delle ruote accompagnate o no da rifluimenti trasversali. Avvallamenti della sovrastruttura per cedimento delle fondazioni e del sottofondo	Int 7
	R3. Depressioni localizzate	Cedimenti di limitata dimensione (alcuni mq). Vere e proprie buche. Protuberanze, guasti localizzati.	Int 3
	R4. Avvallamenti di vaste superfici o diffusi (subsidenza)	Deformazioni (assestamenti) di vaste superfici. Cedimenti sulle sponde tali da essere avvertiti al passaggio dei veicoli.	Int 1
Portanza	P1. Fessurazioni	Longitudinali lungo i giunti di costruzione. Ramificate ("ragnatele", "pelle di coccodrillo"), leggere o gravi.	Int 1
	P2. Sfondamenti	Cedimenti della pavimentazione (con o senza fessure) con risalita di materiale fino	Int 7
	P3. Configurazioni del piano viabile	Ondulazioni con lunghezza d'onda variabile. Alterazione delle pendenze trasversali. Presenza continua di buche e avvallamenti. Presenza continua di rappezzi.	Int 1
Aderenza	A1. Diminuzione della rugosità superficiale	Levigatura degli inerti, risalita di bitume, perdita di tessitura geometrica	Int 2

4.4. Tipologie degli interventi

	Intervento	Codice intervento elementare
Flessibili	Fresatura e ricostruzione dei conglomerati bituminosi	Int 1
	Rigenerazione dell'aderenza e Pulizia delle superfici (sverniciatura sgommatura)	Int 2
	Rappezzi e sigillatura delle fessure	Int 3
	Trattamenti superficiali	Int 4
	Tappeti di ricopertura	Int 5
	Interventi radicali di rafforzamento o di risanamento	Int 7

4.5. Verifica della regolarità

Parametri di controllo della regolarità			
Tipo di strada	Velocità [km / h]	Lunghezze d'onda legate alla sicurezza [m]	Lunghezze d'onda legate al comfort [m]
Zona urbana	40 - 60	0.6 - 1.5	4 - 17
Zona extraurbana	60 - 100	1.25 - 2.5	8 - 25

4.6. Misurazione dell'aderenza

Parametri di misura dell'aderenza			
Elemento di riferimento	Mezzi di quantificazione	Classificazioni	Qualità e interventi
Aderenza	CAT (Coefficiente di Attrito Trasversale)	CAT < 0.35	Aderenza mediocre Necessità di controlli molto frequenti
		0.35 < CAT < 0.45	Aderenza discreta Necessità di frequenti controlli
		0.45 < CAT < 0.55	Aderenza soddisfacente Sorveglianza periodica della pavimentazione
		CAT > 0.55	Aderenza buona Sorveglianza diradata
		da 40 % a 100 % e 10 da 5 a 15 mm	Sorveglianza della sezione o rinnovo dello strato superficiale a seconda della sua età
Ormaie per scorrimento	Percentuale di lunghezza e profondità media	Da 40 % a 100 % e > = 15 mm	Rinnovo dello strato superficiale
		Da 10 % a 25 %	Rinnovo dello strato di rotolamento

Levigatura, perdita di aggregati, trasudo	Percentuale di pavimentazione degradata	> 25 %	Tappetino di rivestimento
---	---	--------	---------------------------

La classificazione relativa al CAT è valida per le strade extra - urbane (principali e secondarie) e per le strade urbane con più di 1000 veicoli giornalieri (sommando entrambe le direzioni).

4.7. Scheda interventi di manutenzione della pavimentazione stradale

Raccolta dati e valutazione delle condizioni effettive

Il Servizio Manutenzione Strade deve acquisire e conservare le seguenti informazioni:

- Dati circa le caratteristiche geometriche della pavimentazione (dimensioni piano - altimetriche, sezioni, spessori e materiali);
- Informazioni sul terreno di sottofondo;
- Dati sul sistema costruttivo impiegato (ditta, epoca di costruzione, modalità costruttive);
- Dati inerenti i successivi interventi di manutenzione effettuati dalla data di entrata in esercizio dell’infrastruttura.

Componenti	Operazioni previste	Frequenza
Valutazioni delle attuali condizioni delle pavimentazioni		
Viabilità	Valutazione delle condizioni strutturali della pavimentazione, tramite l’esecuzione di prove non distruttive, ovvero eseguite mediante l’applicazione di carichi statici o dinamici su ruota o su piastra e la misura della conseguente deformazione subita dalla superficie pavimentata.	Biennale
	Calcolo delle temperature medie degli strati legati a bitume	Biennale
Accertamento delle necessità d’interventi manutentivi		
Viabilità	Stima del traffico futuro.	Quinquennale
	Stima della vita residua, utilizzando un modello di decadimento messo a punto per le pavimentazioni aeroportuali.	
Lavori di manutenzione		
Viabilità	Lavaggio con acqua nel periodo estivo, in caso d’assenza di piogge	Bimestrale (periodo estivo)
	Pulizia dell’intera viabilità e delle banchine / fossette laterali; lungo tutto il nastro d’asfaltato deve essere previsto lo spargimento d’idoneo diserbante contro l’infestazione delle graminacee che, altrimenti, affiorerebbero.	Semestrale
	Ripristino della segnaletica orizzontale e verifica della verticale	Annuale
	Ripristino di parti di strato di collegamento a causa di deterioramenti imprevisti	Annuale
	Scarifica della pavimentazione effettiva, con successiva posa di uno strato di rafforzamento strutturale superficiale in conglomerato bituminoso modificato.	Decennale
	Demolizione della sovrastruttura e successiva ricostruzione della nuova veicoli più pesanti, con conseguente analisi dei carichi del veicolo critico maggiori, si procederà a lavori di OVR (OVerlay): quest’ultimo consiste nella ricopertura della sovrastruttura esistente con strato di rafforzamento	Ventennale

	strutturale superficiale, così da trasformare la pavimentazione reale in una composta da un unico strato in conglomerato bituminoso omogeneo, di spessore totale pari all'altezza dell'OVR più l'altezza della pavimentazione esistente.	
--	--	--

4.8. Scheda verifica e controllo opere in calcestruzzo armato

<i>Elemento</i>	<i>Livello prestazionale</i>	<i>Cadenza controlli</i>	<i>Personale specializzato</i>	<i>Tipologia controlli</i>
Canale smaltimento acque piovane	<ul style="list-style-type: none"> - Integrità funzionale - Stabilità geometrica - Assenza di deformazioni e cedimenti - Assenza di lesioni, fessurazioni, fratture 	1 volta all'anno	Si	Visivo, con verifica del degrado dei materiali

4.9. Scheda interventi di manutenzione opere in calcestruzzo armato

<i>Componenti</i>	<i>Operazioni previste</i>	<i>Frequenza</i>
Canale smaltimento acque piovane	Sigillatura fessurazioni e ripristini localizzati delle opere in calcestruzzo armato, attraverso l'utilizzo di malte specifiche	Quando indispensabile

4.10. Scheda verifiche e controlli dell'impianto di raccolta e smaltimento delle acque meteoriche

<i>Elemento</i>	<i>Livello prestazionale</i>	<i>Cadenza controlli</i>	<i>Personale specializzato</i>	<i>Tipologia controlli</i>
Caditoie e pozzetti	Regolarità del deflusso	1 volta all'anno	No	Visivo, con apertura delle grate e dei chiusini
Condotte fognarie e tombini	Regolarità del deflusso	1 volta all'anno	No	Visivo, con ispezione dei manufatti all'ingresso e all'uscita
Canalette a tegolo	Regolarità del deflusso	1 volta all'anno	No	Visivo, con verifica della sovrapposizione e della pendenza delle canalette
Fossi di guardia	Regolarità del deflusso	Ogni 6 mesi	No	Visivo
Cigli e cunette	Regolarità del deflusso	1 volta all'anno	No	Visivo

4.11. Scheda interventi di manutenzione dell'impianto di raccolta e smaltimento delle acque meteoriche

<i>Componenti</i>	<i>Operazioni previste</i>	<i>Frequenza</i>
Pozzetti e caditoie	Pulizia di caditoie e pozzetti da fogliame e detriti di vario genere.	1 anno o quando indispensabile

Condutture	Pulizia condotte fognarie e tombini da sedimenti, mediante getto di acqua in pressione.	5 anni
Canalette	Pulizia canalette a tegolo da fogliame e detriti di vario genere, sovrapposizione e regolarizzazione delle pendenze delle stesse	1 anno o quando indispensabile
Fossi di guardia	Pulizia fossi di guardia da detriti di vario genere e mantenimento delle sezioni di progetto sgombre da eccessiva quantità di erbe e sedimenti	1 anno o quando indispensabile
Fossi di guardia	Ricalibratura e risagomatura fossi di guardia	5 anni
Cunette	Pulizia cigli e cunette da fogliame e detriti di vario genere	1 anno o quando indispensabile
Condutture	Sostituzione e ripristino di tratti di condotte fognarie	Quando indispensabile
Tombini	Sigillatura fessurazioni e ripristini localizzati nei tombini, con l'utilizzo di malte specifiche.	Quando indispensabile

4.12. Scheda verifiche e controlli delle opere a verde

<i>Elemento</i>	<i>Livello prestazionale</i>	<i>Cadenza controlli</i>	<i>Personale specializzato</i>	<i>Tipologia controlli</i>
Inerbimento Scarpate Piantagioni	<ul style="list-style-type: none"> - Aspetto estetico - Mantenimento delle condizioni per il deflusso delle acque - Aspetto estetico - Assenza di piante secche o malate 	Ogni 3 mesi	No	Visivo
	<ul style="list-style-type: none"> - Aspetto estetico - Assenza di piante secche o malate 	Ogni mese	Si	Visivo, con controllo dello stato vegetativo delle piante

4.13. Scheda interventi di manutenzione delle opere a verde

<i>Componenti</i>	<i>Operazioni previste</i>	<i>Frequenza</i>
Vegetazione	Taglio di vegetazione in eccesso sulle scarpate	6 mesi o quando necessario
Piantagioni	Sostituzione di piante secche o malate	3 mesi

4.14. Scheda verifiche e controlli della segnaletica orizzontale e verticale

<i>Elemento</i>	<i>Livello prestazionale</i>	<i>Cadenza controlli</i>	<i>Personale specializzato</i>	<i>Tipologia controlli</i>
Segnaletica orizzontale	<ul style="list-style-type: none"> - Visibilità - Rifrangenza 	Ogni 6 mesi	No	Visivo (eseguito anche di notte per verifica della rifrangenza)
Segnaletica Verticale	<ul style="list-style-type: none"> - Stabilità geometrica - Assenza di deformazioni 	Ogni 6 mesi	No	Visivo, con verifica dello stato d'integrità e di conservazione (eseguito anche di notte per verifica della rifrangenza)
	<ul style="list-style-type: none"> - Assenza di corrosione - Visibilità - Rifrangenza 			

4.15. Scheda interventi di manutenzione della segnaletica orizzontale e verticale

<i>Componenti</i>	<i>Operazioni previste</i>	<i>Frequenza</i>
Segnaletica orizzontale	Nuovo tracciamento della segnaletica con vernice	Ogni 2 anni o quando indispensabile
Segnaletica verticale	Riparazione o sostituzione di cartelli e relativi sostegni con staffe e bulloni di ancoraggio	Quando indispensabile
	Pulizia cartelli con acqua e solventi, applicazione anticorrosivi, serraggio dadi	

Indice

1. Premessa
2. Contenuti del Piano di manutenzione
3. Controlli
4. Verifica e manutenzione del manto stradale, dei manufatti, degli impianti e degli elementi accessori