



COMUNE DI CORTEMAGGIORE

Provincia di Piacenza

SETTORE PIANIFICAZIONE E SVILUPPO
SERVIZIO URBANISTICA E EDILIZIA PRIVATA

Al Comune di Cortemaggiore

sindaco@comune.cortemaggiore.pc.it

e p.c. stefano.rancan@comune.cortemaggiore.pc.it

Oggetto: Parere tecnico in merito alle condizioni generali e di sicurezza delle infrastrutture Morlenzo e via Morlenzetto.

In data 04/04/2025 a seguito di una richiesta, pervenuta mezzo mail, dal Sig. Sindaco Luigi Merli al ns. ufficio, nella quale veniva chiesto di esprimere un parere tecnico riguardante le infrastrutture delle zone individuate come all'oggetto, come già espresso nell'ordinanza n. 1191 prot. 1108 del 03/02/2010.

Il sopralluogo avvenuto nella mattina di venerdì 11 /04/2025, iniziato all'incrocio tra SP 587 e via Morlenzetto, ha evidenziato una sede stradale che varia da una larghezza di 4 mt., subito dopo l'intersezione direzione via Morlenzetto (Fig. 1), ai 3.10 mt. all'altezza del Podere Morlenzetto civ. 5 (Fig. 2), ad ancora 4 mt. (fig.3), e poi ancora 3.10 mt. all'altezza del civico 19 (Fig.4) con una media di 3.55 mt., anche le banchine hanno misure che variano dai 25 cm ai 40 cm per parte.

Il manto stradale si presenta con:

- **Fessurazione a ragnatela**, (alligator cracking). Le fessure a ragnatela si presentano nelle zone soggette ai carichi di traffico ripetuti. Si originano sul fondo degli strati di conglomerato bituminoso (o della base stabilizzata), dove lo stato tenso-deformativo di trazione indotto dalle sollecitazioni è maggiore. Le fessure si propagano in superficie all'inizio parallele e longitudinali, poi interconnesse a formare segni poliedrici ad angoli acuti, di dimensioni inferiori ai 60 cm sul lato più lungo. Si presentano solo sulle superfici soggette al carico, perciò possono presentarsi su alcune aree piuttosto che su altre. Questo ammaloramento è spesso accompagnato dal fenomeno dell'ormaiamento, lo stato di fessurazione si presenta in forma media, (Fig. 5).
- **Fessurazione longitudinale e trasversale**, Le fessure longitudinali sono parallele alla linea centrale della carreggiata o alla linea di posa dello strato superficiale; si distinguono anche per la loro dislocazione rispetto all'area interessata al rotolamento delle ruote. Le cause del fenomeno sono i difetti di costruzione, le escursioni termiche giornaliere, il ritiro del conglomerato bituminoso per basse temperature. Le fessure trasversali si presentano ortogonali a quelle appena descritte, e neanche queste sono causate dal carico di traffico.

- **Ormaiamento.** Le ormaie sono depressioni che si formano lungo la traiettoria percorsa dalle ruote dei veicoli, molto visibili quando si riempiono d'acqua piovana. Questo ammaloramento è dovuto alle deformazioni permanenti che si generano negli strati della pavimentazione o nel sottofondo a causa di ulteriore costipamento dei materiali provocato dai carichi di traffico. La pavimentazione intorno alle ormaie si può sollevare (Fig. 7).
- **Buche.** Le buche sono depressioni a forma di scodella, di diametro inferiore a 1 m, presenti sulla superficie stradale. I bordi in genere sono netti e spigolosi ed i lati in prossimità della parte superiore sono verticali. Il loro scavo è accelerato dalla presenza d'acqua che può ristagnare al loro interno. Si possono formare quando, a causa del traffico veicolare, vengono asportate piccole porzioni di pavimentazione. La pavimentazione continua a rovinarsi a causa dell'insufficiente protezione del manto stradale, o a causa della presenza di punti deboli negli strati sottostanti, o a causa di un eccessivo progredire di fessure a ragnatela (fig.8).

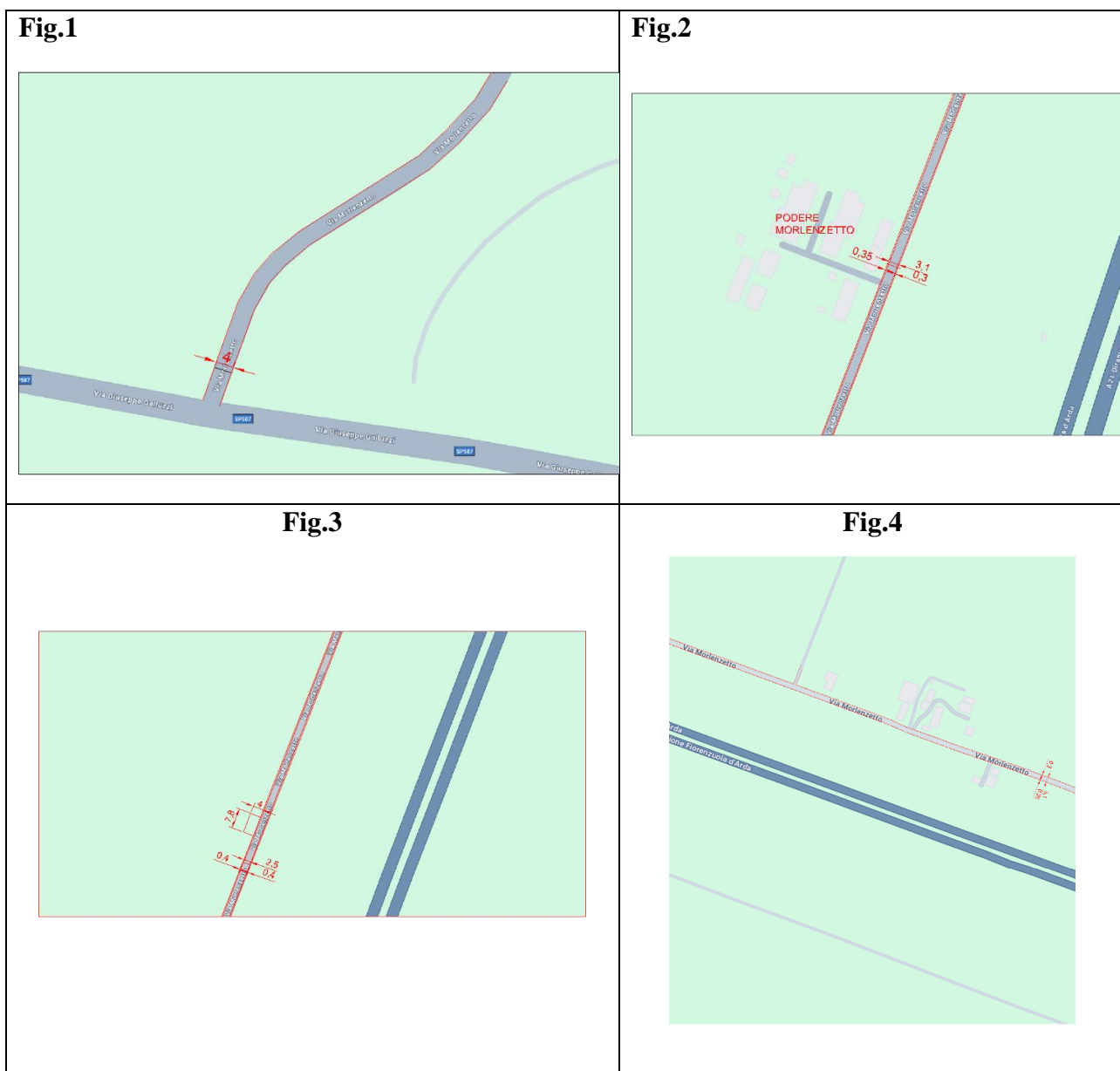
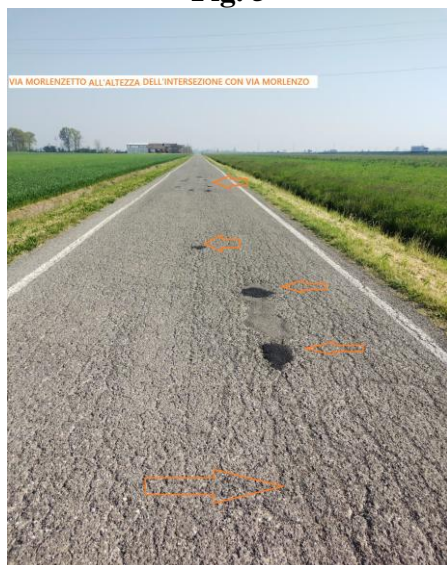


Fig. 5**Fig. 6****Fig. 7****Fig. 8**

Nel corso dell'ispezione sono stati altresì presi in considerazione i ponti che attraversano la zona interessata: quello che scavalca la rete autostradale (Punto 4 relazione polizia locale) (Fig.9 – 10), il cavo Fontana con una struttura in ferro che visivamente si presenta gravemente ammalorato (Punto 3 relazione polizia locale) (Fig.11 – 12), ponte su cavo Canalone (Punto 3 relazione polizia locale) (Fig.13 – 14).

Da quello che ho potuto constatare visivamente:

- il cavalcavia dell'autostrada presenta Fessurazione di richiamo, questo ammaloramento è presente solo nelle pavimentazioni composte di lastre in calcestruzzo ricoperte in conglomerato bituminoso e sono causate dai movimenti di apertura e chiusura dei giunti provocati dal ritiro termico delle lastre. Non sono generate dai carichi di traffico, ma questi possono causare la rottura dello strato in conglomerato bituminoso vicino alla fessura. Le variazioni termiche stagionali, generando dei movimenti ciclici di apertura e chiusura delle lesioni e dei giunti della lastra in calcestruzzo, provocano delle sollecitazioni di trazione negli strati bitumati a diretto contatto degli strati cementizi la cui entità influenza la velocità di

risalita delle lesioni. I carichi di traffico inducono sollecitazioni di taglio in direzione verticale influenzando la diffusione orizzontale delle lesioni e conseguentemente provocando il distacco degli strati bitumati da quello cementizio; tale distacco influenza, aumentandola, la velocità di risalita verticale delle lesioni. Gli spostamenti laterali provocati da instabilità o da spinte trasversali alla direzione della stesa provocano sollecitazioni di taglio in direzione orizzontale che aumentano la propagazione delle lesioni.

- Il ponte denominato cavo Fontana presenta la struttura in ferro fortemente deteriorata, degna di un controllo più approfondito.
- Il ponte denominato cavo Canalone presenta una struttura in mattoni facciavista alcuni mancanti sulla volta che sostiene la sede stradale





<div>Fig. 9</div> <div>  </div>	<div>Fig. 10</div> <div>  </div>
<div>Fig. 11</div> <div>  </div>	<div>Fig. 12</div> <div>  </div>

Fig. 13



Fig. 14



In conclusione, da quanto rilevato durante il sopralluogo, le sedi stradali mostrano delle carreggiate ridotte in larghezza con manto stradale ammalorato e sconnesso, mentre i ponti esaminati presentano gravi criticità (perlomeno a livello visivo). Per ragioni di sicurezza dell'utenza che utilizza tali strade, si ritiene opportuno ridurre il carico massimo consentito dalle attuali 10 T. a 3.5 T., ed inoltre di conferire incarico a professionista abilitato per una puntuale verifica sulla stabilità e portata dei ponti esaminati.

Il tecnico istruttore
Geom. Ezio Marocchi

