



COMUNE DI SAN GIORGIO IN BOSCO

Vicolo Bembo, 1 - 35010 San Giorgio in Bosco (PD)
P.I. 00682280284 - Tel. 0499453211 - sangiorgioinbosco.pd@cert.ip-veneto.net

GIANNI TOFFANELLO

a r c h i t e t t o

VIA BORGO TREVISO, 33/C/3 - 35013 CITTADELLA (PD)

Tel. 0499402224 | Fax. 0499402224 | Cell. 335271407
Mail: info@giannitoffanello.com | PEC: gianni.toffanello@archiworldpec.it
C.F. TFFGNN62A04A703S | P. IVA 00102160280

Collaboratori: Arch. Lisa Marchetti, Arch. Dario Lorenzetto

COMMITTENTE:

COMUNE DI SAN GIORGIO IN BOSCO

Vicolo Bembo, 1 - 35010 San Giorgio in Bosco (PD)
P.I. 00682280284 - Tel. 0499453211 - sangiorgioinbosco.pd@cert.ip-veneto.net

LUOGO:

SAN GIORGIO IN BOSCO (PD) - VIA POZZO - LOCALITA' LOBIA

DESCRIZIONE DELL'OPERA:

PROGETTO DEFINITIVO PER LA REALIZZAZIONE DI UNA PISTA CICLABILE IN VIA POZZO

ELABORATO:

PSC - PRIME INDICAZIONI E DISPOSIZIONI

F

DATA 25/02/2022

AGGIORNAMENTO .

PERCORSO FILE \\server\ARCHIVIO_LAVORI\Comune di San Giorgio in Bosco (Pista ciclabile) (477)\PROGETTO DEFINITIVO-ESECUTIVO

Il presente documento non potrà essere rielaborato, riprodotto, pubblicato e diffuso, integralmente o parzialmente senza preventiva autorizzazione dell'Autore.

PRIME INDICAZIONI E DISPOSIZIONI PER LA STESURA DEI PIANI DI SICUREZZA E DI COORDINAMENTO

1 – PREMESSE E RELAZIONE TECNICA

1.1 – Premessa

La presente relazione è stata elaborata in ottemperanza a quanto disposto dall'art. 18, comma 1, lettera f) del DPR n.554/99 (Regolamento di attuazione alla legge quadro in materia di lavori pubblici L. n.415/98 (Merloni Ter)) e dall'art. 131 del Dlgs. n.163/06, nell'ambito della redazione del "Progetto Definitivo" dei "Lavori per la realizzazione di una pista ciclabile in via Pozzo, località Lobia nel Comune di San Giorgio in Bosco (PD)".

La presente relazione non tratta di argomenti specifici attinenti alle tecniche costruttive, che saranno meglio definite nella fase di progettazione esecutiva, ma formula delle indicazioni che, rappresentando le linee guida del sistema di prevenzione infortuni da adottare per l'opera in progetto, danno evidenza dei principali temi che dovranno trovare ampia ed approfondita trattazione nel Piano di Sicurezza e Coordinamento.

1.2 – Descrizione dello stato di fatto

La pista ciclabile dovrà essere realizzata nel tratto di via Pozzo che parte dall'incrocio con via Lobia (S.P. 27) in corrispondenza del monumento ai caduti e termina con l'incrocio di via dei Tigli, collegando le due piste ciclabili esistenti.

Sul lato est della strada esistente, dove dovrà essere realizzata la pista ciclabile, sono presenti degli accessi carrai e pedonali. Sono presenti sia edifici che terreni coltivati. Parte dell'area oggetto di intervento risulta essere tombinata, mentre su una porzione dell'area è presente un fosso.

Sul lato opposto della carreggiata è presente un terreno coltivato con un accesso al fondo, nonché un fossato situato tra il ciglio della carreggiata ed il fondo.

La strada, pur non essendo ad elevato traffico, è caratterizzata dalla presenza di veicoli che la percorrono a velocità sostenuta, pertanto dovranno essere messi in atto tutti gli accorgimenti di segnalazione del cantiere al fine di evitare rischi connessi con le attività.

1.3 – Propedeuticità agli interventi

Premesso che i lavori saranno suddivisi in lotti funzionali, la precedente descrizione mette in luce la necessità, prima dell'inizio di ogni attività oggetto dell'appalto, di eseguire una serie di operazioni che consentano l'esecuzione delle lavorazioni in sicurezza. Sarà necessario installare l'apposita segnaletica prevista dalla normativa vigente e lavorare in ambito confinato. A causa della conformazione dell'area dovrà essere installato un impianto semaforico e la viabilità ordinaria verrà modificata in senso alternato.

1.4 – Descrizione degli interventi e fasi lavorative

L'opera prevede la realizzazione di un tracciato di pista ciclabile di larghezza 2.50 ml che verrà eseguita seguendo i caratteri progettuali ed esecutivi dell'attuale pista ciclabile che percorre via Lobia dalla frazione di Lobia al capoluogo di San Giorgio in Bosco lungo la S.P. n° 27. L'opera è eseguita con finitura in tappetino d'usura in asfalto bituminoso, delimitata con doppia cordonata spartitraffico, rifinita con pavimentazione autobloccante lungo la delimitazione stradale, mentre nella parte prospiciente alle proprietà private con recinzioni esistenti o muretta di nuova realizzazione e rete plastificata.

La progettazione dell'opera ha indotto ad alcune riflessioni dettate dallo stato di fatto che hanno determinato alcune scelte progettuali a garanzia della sicurezza dell'opera stessa e di conseguenza dei fruitori della pista ciclabile e dell'intera viabilità del centro sulla frazione di Lobia in via Pozzo.

Precisamente le considerazioni progettuali risultano le seguenti:

- Per garantire la larghezza della pista ciclopeditone di 2.50 ml sul fronte prospiciente alla recinzione della casa della famiglia Zilio, dovrà essere abbattuta la siepe esistente sul lato ovest ed allargata la carreggiata. Dovrà essere realizzata una recinzione in rete plastificata sul fondo esistente. Progettualmente le opere vengono eseguite per una parte su un fondo inerte esistente: l'opera non necessita di uno scavo generale di sbancamento per la realizzazione di un pacchetto standard d'inerte ma può essere eseguita previa una pulizia generale dell'area sull'attuale fondo, mentre per un tratto intermedio si andrà ad intervenire sul fossato esistente dove sarà necessario realizzare un'opera di intubamento con tubi precompressi in CLS e ricoprimento con materiale inerte. Contestualmente verrà eseguito l'abbattimento delle piante che risultano ricadenti sull'area d'intervento. Nel tratto interessato a intubamento inoltre si è prevista la costruzione di una muretta in cls a contenimento della pista ciclabile e dei terreni agricoli sul lato opposto. Dovranno essere spostati

anche i picchetti di tiraggio del vigneto esistente in quanto allo stato di fatto ricadono sul sedime di progetto della pista.

L'ultimo tratto della pista quello che si affaccia di fronte al fabbricato residenziale della famiglia Grifalconi e si collega poi alla pista ciclabile esistente di via Dei Tigli sarà realizzato con elementi separatori costituiti da archi di ferro infissi su batolo in cls visto e considerata la larghezza della pista ciclabile sarà di larghezza inferiore ai 250 cm di progetto. È inoltre prevista la realizzazione di un attraversamento stradale al fine di collegare la pista con quella esistente su via dei Tigli.

Per la realizzazione dell'opera sarà necessario spostare sul bordo est della pista i punti di illuminazione pubblica che ad oggi ricadono sul sedime di progetto.

Lo stato di fatto dell'area oggetto d'intervento presenta la seguente situazione dei sottoservizi che con il progetto esecutivo dovranno essere subordinati a lavori di adeguamento:

- Fognatura acque bianche: Sul tracciato in progetto sono esistenti fasce di tubazioni interrate in corrispondenza soprattutto negli accessi carrai dei fabbricati e tratti di fosso a cielo aperto. In sede di progetto esecutivo dovrà essere valutato il dimensionamento effettivo delle tubazioni da eseguire per il ricoprimento del fosso e nell'innesto alle tubazioni esistenti a garanzia della compatibilità idraulica dell'opera.
- Fognatura acque nere: Tutto lungo il tracciato è esistente la fognatura delle acque nere con presenza di pozzetti giro. In fase esecutiva si dovranno alzare i chiusini esistenti e sollecitare gli eventuali frontisti all'allaccio;
- Energia elettrica: non sono presenti pali di collegamenti aerei sul tracciato in progetto, pertanto non si ravvisa nessun intervento da eseguire. Dovrà essere valutato l'eventuale spostamento di cavidotti sul tratto di curva da rettificare sul lato ovest di via Pozzo fonte case Zilio.
- Illuminazione pubblica: è presente l'impianto di illuminazione pubblica su via Pozzo di recente realizzazione. Si è constatato che almeno quattro punti luce dovranno essere spostati in quanto ricadono all'interno al sedime di progetto della pista;
- Telecomunicazioni: Non sono presenti cavidotti aerei all'interno del sedime di progetto della pista, ad eccezione di una torretta Telecom posizionata a ridosso della muretta esistente nel retro del monumento dei caduti che non verrà spostata. In sede di progetto definito è stato previsto la realizzazione di un cavidotto interrato per il passaggio di cavi per telecomunicazioni.

- Rete Gas: è presente una rete gas con già gli allacci alle relative utenze. Non sono previsti lavori in merito.

2 – PROGETTAZIONE DELLA SICUREZZA

Scopo di questo capitolo sarà quello di individuare tutti i rischi intrinseci ed estrinseci legati alle lavorazioni e alle condizioni ambientali in cui si opera.

In aggiunta ai rischi propri della fase lavorativa, cui sono esposti gli addetti ai lavori durante la realizzazione delle opere, lo svolgimento dei lavori induce ulteriori rischi trasmessi dall'ambiente esterno al cantiere e rischi che il cantiere trasmette verso l'ambiente esterno. Sono ravvisabili rischi derivanti, dalla produzione di inquinamento acustico e di polveri.

Le strade di accesso al complesso, vengono mantenute in esercizio per tutta la durata dei lavori sarà necessaria quindi segnalare le interferenze con la viabilità ordinaria e realizzare un impianto semaforico che dovrà essere in funzione durante le lavorazioni ed in tutto il periodo di tempo in cui si renderà necessario, anche se a cantiere non attivo. Le manovre dei mezzi di cantiere dovranno avvenire con tutte le cautele atte ad evitare incidenti e regolarmente e vigilate.

Dovrà essere disposta segnaletica conforme a quanto prevede il Codice della Strada ed indicante la presenza del cantiere, il transito dei mezzi di lavoro ed il divieto di accesso ai non addetti.

Sarà cura dell'appaltatore nominare un preposto con compito di vigilare, controllare e coordinare l'accesso al cantiere di mezzi e persone preventivamente ed espressamente autorizzati dal coordinatore per la sicurezza dei lavori.

Il tessuto urbano nel quale sono inserite le opere da realizzare è sottoposto ad una fonte continua di emissioni rumorose prodotte dalle attività di cantiere. Tali emissioni saranno ridotte limitando gli orari di lavoro ad orari diurni.

Sarà cura dell'Appaltatore predisporre nelle aree di lavorazione personale, mezzi e segnaletica per la gestione delle situazioni di emergenza.

Per il complesso delle opere in oggetto gli aspetti rilevanti ai fini della progettazione della sicurezza sono essenzialmente legati alle problematiche relative alle lavorazioni stradali ed impiantistiche. I rischi intrinseci alle lavorazioni in oggetto sono legati fondamentalmente all'uso di macchine e attrezzature meccaniche ed elettriche e alle lavorazioni sugli impianti.

Gli scavi e la modellazione morfologica delle terre avverranno con mezzi da lavoro quali escavatori, pale meccaniche, compattatori, etc. Si terrà conto di tutti i possibili rischi relativi (investimento, ribaltamento, schiacciamento, etc.) che possono occorrere durante le attività.

Ove non possibile utilizzare attrezzature meccaniche si useranno utensili a mano e dei dispositivi idonei.

Tutte le lavorazioni di dismissione e spostamento degli impianti esistenti dovranno avvenire dopo la verifica effettiva di disalimentazione delle linee elettriche. L'alimentazione dei nuovi impianti dovrà avvenire una volta completate tutte le installazioni previste e comunque dopo la verifica dell'ultimazione di tutte le attività previste sulla rete elettrica.

Possibili interferenze fra le attività sono verificabili nel momento in cui, nella stessa area, si verifichi la conclusione di un'attività e l'inizio di un'altra diversa dalla prima. L'avvio delle attività relative ad una lavorazione inizierà solo dopo l'effettiva liberazione delle aree da parte della squadra precedentemente impegnata, in modo tale che nella stessa area si verifichi l'attività di una sola squadra per volta e ciascuna attività si avvii solo ad area effettivamente disponibile e sgombra da mezzi e attrezzature precedentemente impegnate.

I materiali da costruzione dovranno essere approvvigionati in apposita area, nelle quantità strettamente indispensabili all'esecuzione del lavoro. Verrà inoltre individuata un'area per l'allestimento dei baraccamenti e della logistica di cantiere, oltre che per lo stoccaggio dei materiali da smaltire.

Particolare attenzione dovrà pertanto porsi sinteticamente alla:

movimentazione di materiale;

movimentazione di mezzi di cantiere;

presenza di non addetti;

presenza di sottoservizi e linee aeree;

3 – CONTENUTI DEL PIANO DI SICUREZZA E COORDINAMENTO

Il Piano di Sicurezza e Coordinamento dovrà:

- Contenere l'individuazione, l'analisi e la valutazione dei rischi in riferimento a tutte le attività o lavorazioni previste. Dovrà regolamentare l'utilizzo degli impianti e delle infrastrutture comuni, esaminando nel dettaglio tempi e modalità di accesso alle aree di cantiere.

- Dettare specifiche norme per la gestione delle emergenze (squadra di soccorso, impianti di illuminazione di emergenza, impianti di segnalazione, punti di raccolta, segnaletica di sicurezza, misure di pronto soccorso, ...).
- Esaminare i rischi connessi alle attività che si svolgono nelle aree di deposito temporaneo in cantiere dei materiali sciolti e dei materiali di risulta e dettare norme che ne regolino l'accesso e l'utilizzo. La regolazione dell'area di deposito dovrà essere volta a scongiurare i pericoli derivanti dall'accumulo incontrollato di materiali e la loro dispersione o liquefazione in conseguenza di eventi meteorici.
- Contenere specifiche istruzioni per il coordinamento delle diverse attività lavorative che inevitabilmente si concentreranno in alcuni momenti dello sviluppo dell'opera o di parti di essa.
- Coordinare l'utilizzo delle infrastrutture (aree di stoccaggio materiali, vie di approvvigionamento materiali, ecc.), contemporaneamente utilizzate per la realizzazione di parti d'opera diverse.
- Individuare i rischi che, non potendo essere eliminati, ogni parte d'opera induce, in corrispondenza delle sezioni di confine, sulle zone contigue e, di conseguenza, prevedere le procedure di informazione dei diversi operatori interessati alla realizzazione dell'opera o di parti di essa e definire le necessarie misure di prevenzione (art. 26 D.Lgs. 81/08).
- Individuare nel dettaglio l'assetto e l'organizzazione interna del cantiere: l'area logistico/operativa, le aree di lavorazione, le viabilità pedonali e le viabilità carrabili.
- Individuare la segnaletica stradale che dovrà essere installata durante le lavorazioni.

4 – PRIME INDICAZIONI SUL FASCICOLO DELL'OPERA

L'obbligo della predisposizione del "Fascicolo" è stato introdotto definitivamente, a livello europeo, con l'Allegato II del Documento U.E. n. 260 del 26 Maggio 1993 (Modello tipo di redazione).

Nell'introduzione al "Modello tipo di redazione del Fascicolo" di cui sopra è testualmente riportato che in esso vanno precisate la natura e le modalità di esecuzioni di eventuali lavori successivi all'interno o in prossimità dell'area dell'opera, senza peraltro pregiudicare la sicurezza dei lavoratori ivi operanti. In senso lato si tratta quindi della predisposizione di un piano per la tutela della sicurezza e dell'igiene, specifica per i futuri lavori di manutenzione e di riparazione dell'opera.

In Italia il “Modello tipo di redazione del Fascicolo” approvato dalla Commissione europea ed è stato adottato integralmente nella Nota all’art. 91 comma 1b del DLgs 81/08 e dettagliatamente riportato nell'allegato XVI. Pertanto, a tale “Modello” ci si atterrà per la redazione del Fascicolo, a partire dalla fase di progettazione esecutiva.

5 – STIMA DEI COSTI DELLA SICUREZZA

I costi della sicurezza quantificati e non assoggettati a ribasso d’asta sono stati preliminarmente stimati al fine di includere tutte le misure preventive e protettive necessarie per l’eliminazione o la riduzione dei rischi interferenti che saranno individuate nel Piano di Sicurezza e Coordinamento, così come indicativamente riportato di seguito:

- gli apprestamenti;
- le misure preventive e protettive e dei dispositivi di protezione individuale previsti per lavorazioni interferenti;
- gli eventuali impianti di terra e di protezione contro le scariche atmosferiche;
- i mezzi e servizi di protezione collettiva;
- gli eventuali interventi finalizzati alla sicurezza e richiesti per lo sfasamento spaziale o temporale delle lavorazioni interferenti;
- le misure di coordinamento relative all'uso comune di apprestamenti, attrezzature, infrastrutture, mezzi e servizi di protezione collettiva.

Per l’importo dei costi della sicurezza complessivi si rimanda al Quadro Economico di Progetto.